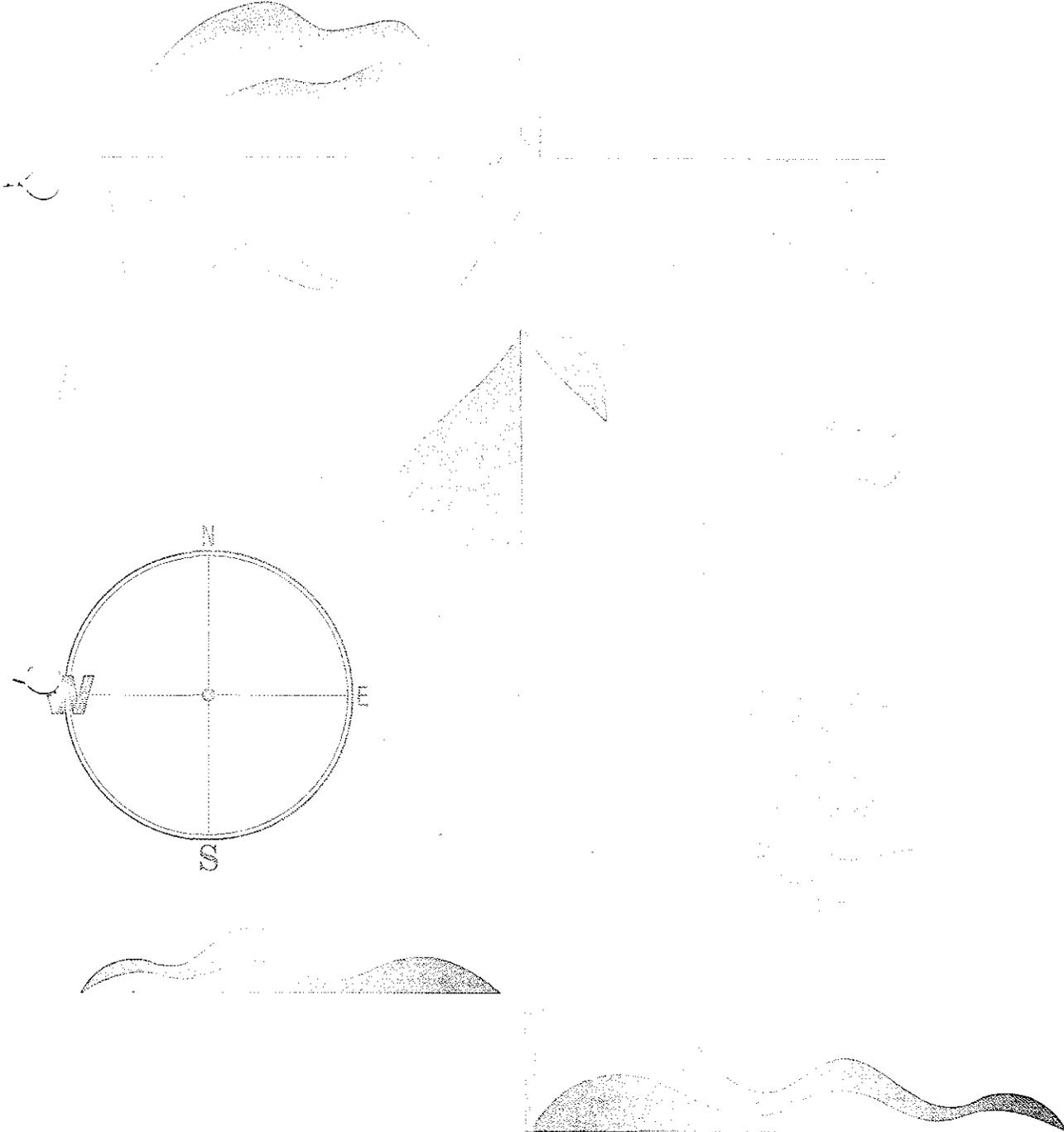
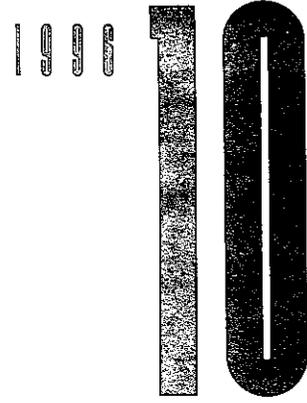


# せんきょう



# 船協月報/1996年10月号 目次

## ◎巻頭言

海造審の論議に期待する★日本船主協会副会長・河村健太郎——1  
日本郵船取締役社長

## ◎ SHIPPING フラッシュ

1. 平成9年度海運関係税制改正に関する当協会要望——2  
—船舶特別償却制度の改善・延長などを要望—
2. 海運造船合理化審議会の模様について——4

## ◎寄稿

石油業界を取り巻く環境変化★石油連盟広報部長・前川 忠——6

## ◎随想

酒と料理とフランス★運輸省 運輸審議官・戸矢博道——12

## ◎寄稿

不安定性を増す国際穀物マーケット★丸紅 調査部産業調査課長・柴田明夫——14

## ◎海運ニュース

1. アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会  
第3回中間会合の模様——19
2. スエズ運河通航量が3年ぶりに増加——21  
—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—
3. わが国外航定期航路配船状況——22  
—1995年の航海実績は、北米航路で減少—

◎業界団体を訪ねて—訪問団体 (社)日本化学工業協会——26

◎海運雑学ゼミナール★第79回——28

◎博物館探訪⑤ 四国・九州——30

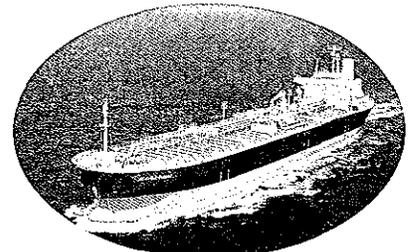
◎北九州便り——32

❖海運日誌★9月——33

❖船協だより——34

❖海運統計——35

❖編集後記——40



メタノール船「NAPARIMA」

## 海造審の論議に期待する

日本船主協会副会長 日本郵船取締役社長 河村健太郎



日本商船隊の国際競争力回復の必要性が叫ばれて幾久しいが、実効ある政策無きまま現在に至っている。そうした中、昨年「外航海運・船員問題懇談会報告書」を踏まえ、今般海上運送法の改正がなされ、わが国でも国際船舶が法律的には誕生した。

現在、海造審においてこの国際船舶の実質的な中身が日本商船隊の国際競争力維持向上の観点からどうあるべきかが論議されているので、この際一言私考を申し述べておきたい。

それは高コスト体質のわが国事業環境下では、経済原則のみに任せておけば日本籍船も日本人船員も限りなく零に近づくことにならざるをえない、という現実認識が今回の議論のスタートであるべきということである。

すなわち裸の国際競争に晒されている外航海運業が生き延び、かつグローバルな場で物流というインフラの役割を健全に果たしていくためには国際競争力を持たねばならないわけで、日本籍船に対する配乗要件の緩和、すなわち、「外航海運・船員問題懇談会」でも船主側が主張している原則として日本人船機長2名の配乗やその他の方策によって、国際船舶を仕組船並みの国際競争力あるものにするのが一定量の日本籍船・日本人船員の維持

を可能にする大前提との認識が不可欠である。

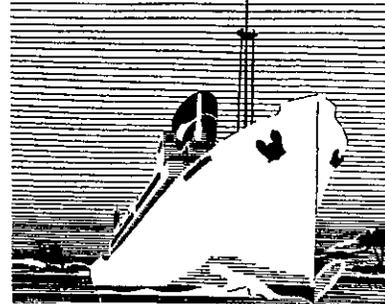
そして当然のことながら、競争力を保持しながら安全運航を担保し、仕組船の場をも含め日本人船員の海技の伝承をやっていくという労使の自助努力を実行可能にし、またより効果的にするための政策手段が同時に今次審議会のメインテーマでなければならない。

その際、一番大切なことは政策なり制度が角を矯めて牛を殺す類のものであってはならないということであろう。

すなわち、個別企業にコスト増をもたらすものであったり、行政的強制力により企業の自主的活力を奪うものであってはならない。

そのことは、結局個別の企業が競争力と活力を失い結果として雇用の安定も国民経済上の要請である安定輸送も果たし得ないことにつながるわけで、目的と手段をきちんと踏まえた論議を期待するゆえんである。

時節柄もあり大変難しい課題ではあるが、四囲を海に囲まれたわが国が一定量の自国籍船と自国人船員を維持すべきことは当然であるし、諸般の情勢からこの種対策を樹立する最後のチャンスと思われるので国際船舶が導入されたこの機会を逃すことのないよう十分議論を尽くしたいものである。



## 1. 平成9年度海運関係税制改正に関する当協会要望

### —船舶特別償却制度の改善・延長などを要望—

当協会は、平成9年度税制改正について、政策委員会を中心に検討を行い、去る9月18日に開催された理事会において、船舶特別償却制度の改善・延長をはじめとした5項目に、船舶減価償却制度の改善を加えた要望重点事項を決定した。

平成9年度は、期限切れを迎える海運関係税制のうち、海運税制の柱である船舶特別償却制度の改善・延長要望を中心に、国際船舶に関する登録免許税および固定資産税の特例措置の改善等について要望を行うこととした。

船舶の特別償却制度（現行：外航近代化船 100分の18、内航近代化船 100分の16、うち二重構造タンカー 100分の20）は平成9年3月末に適用期限が到来するため、特例措置の2年間延長とともに、外航近代化船の特償率の25/100への引き上げ、および対象船舶の追加（LNG船およびロールオンロールオフ船）を要望している。なお、特別償却制度に関しては、同制度が省力化・技術革新に対応した日本籍船の整備

や、海外子会社（タックスヘイブン税制により合算課税）の保有する船舶を含む日本商船隊の国際競争力を維持する上で重要な役割を果たしているとして、別途、9月13日に亀井運輸大臣にその存続等について要望を行った。

さらに、国際船舶の登録免許税および固定資産税の特例措置に関しては、軽減措置（現行：登録免許税〔所有権の保存登記および抵当権の設定登記〕1/1000、固定資産税の課税標準1/15）を受ける船舶の対象に、現行の新造船だけでなく、海外から譲渡を受けた国際船舶に該当する船舶の追加を要望することとした。

一方、昨年度（平成8年度）税制改正においては、「租税特別措置等の抜本的な整理合理化に取り組む」という与党税制改革プロジェクトチーム（与党税調）の極めて厳しい方針のもと、海運関係税制に対しても大蔵・自治省より適用期限内にもかかわらず特例措置の全廃を内容とする整理案が示されたが、平成9年度についても政府税制調査会の法人税小委員会において課

税ベースを含めた大幅な見直しが検討されており、税制改正を巡る環境はますます厳しい状況に向っている。

当協会は、国際競争の激化、長期にわたる円高による企業体力の消耗等から海運各社は企業としての存続が危ぶまれる極めて深刻な業容にあり、一層の自助努力はもとより税制上・財政上の支援措置が是非とも必要であるとの認識の下、政府・国会関係などに強力に要望活動を展開することとしている。

また、現在海運造船合理化審議会において国際経済環境の変化を踏まえた日本商船隊のあり方等について検討が行われているところであり、真に国際競争力ある制度を実現する観点からも、税制措置の充実を訴えていくこととしている。

平成9年度海運関係税制改正要望重点事項の内容は、次のとおりである。

#### 平成9年度海運関係税制改正要望重点事項

##### 1. 船舶特別償却制度の改善・延長

船舶特別償却制度（外航近代化船 100分の18、内航近代化船 100分の16、うち二重構造タンカー 100分の20）の適用期限が平成9年3月末に到来するが、貿易物資の安定輸送のためには、国際船舶の施策がスタートしたことを踏まえ、さらに現在深刻な問題となっている日本籍船のフラッキング・アウトを防止し、省力化、技術革新に対応した日本籍船舶の整備を強力に推進していくことが必要である。また、本制度は海外子会社の保有する船舶を含む日本商船隊の国際競争力を維持する上でも重要な役割を果たしており、これが廃止された場合、わが国海運企業の体力低下を招くことは必至である。

一方、内航海運業界においては船員不足問題等への対応のため、内航船の近代化、船員の居

住環境の改善を推進しているところであり、また、海洋汚染防止の観点から、引き続き二重構造タンカーの建造を促進する必要がある。

このため、下記の通り本制度を改善の上、適用期限を延長すること。

- (1) 外航（近代化船、LNG船、ロールオン・ロールオフ船：特償率100分の25）
- (2) 内航（近代化船：特償率100分の16、うち二重構造タンカー：特償率100分の20）

##### 2. 海外から譲渡を受けた船舶で、国際船舶に該当するものに対する登録免許税の税率軽減措置の実施

国際船舶に対する同軽減措置は現在新造船にのみ適用されているが、海外からの船舶の買い戻しを促進するため、同措置の対象船舶に海外から譲渡を受けた船舶を追加すること。

・国際船舶（海外から譲渡を受けたもの）についての所有権の保存登記および抵当権の設定登記……1/1000（本則 4/1000）

##### 3. 海外から譲渡を受けた船舶で、国際船舶に該当するものに対する固定資産税の課税標準の特例措置の実施

国際船舶に対する同軽減措置は外国貿易船（前年の就航実績が50%を超える）に限り適用されているが、海外からの船舶の買い戻しを促進するため、海外から譲渡を受けた船舶については前年の就航実績にかかわらず同措置を適用すること。

・国際船舶（海外から譲渡を受けたもの）についての固定資産税の課税標準の特例措置 1/15

##### 4. 脱特定物質対応型設備促進税制の延長

脱特定物質対応型設備促進税制により、特定フロン等の代替物質を使用した冷蔵・冷凍コンテナを取得した場合、その冷凍設備（取得価額240万円以上）について100分の18の特別償却が認められているが、この適用期限が平成9年3月末に到来する。また固定資産税の課税標準は3/4とすることとなっているが、この特例措置は、平成9年3月31日取得分をもって期限が到来する。

世界的に地球環境の保護対策が推進される中、オゾン層破壊の防止を図るため、引き続き脱特定物質対応型冷凍設備への早期転換を図る必要がある。

このため、本制度を存続させること。

#### 5. とん税・特別とん税の税率引上げ反対

外航海運企業は、とん税・特別とん税のほか、船舶固定資産税・入港料等を負担しており、船舶を対象とする税の負担は既に負担力の限界を超えている。

海運以外に両税の税率引上げの影響を受ける産業はなく、財源の確保を一産業の負担増に求めるのは公平を欠く。

とん税・特別とん税の税率引上げには絶対反

対である。

#### ◎ 船舶減価償却制度の改善

船舶減価償却制度については、昭和49年に法定耐用年数が全面改定されて以来、本格的な見直しが行われていない。そのため、船舶の技術的かつ経済的陳腐化の速度が近時速まって来ている実態を十分反映したものとはいえなくなっている。

また、現行制度では、償却可能限度額が取得価額の95%に制限されており、さらに船舶の大改造を行った場合等の償却範囲額も不十分であり、その結果、処分時に多額の除却損を生じることとなる。

このため、減価償却制度全般の見直しの際には、船舶減価償却制度に係わる次の項目について改善を行うこと。

- (1) 船舶の耐用年数の改善
- (2) 船舶の減価償却可能限度額の引き上げ  
(備忘価額1円まで償却できる制度に改める)
- (3) 船舶の大改造等資本的支出を行った場合の耐用年数の改善  
(中古船を取得した場合と同様の扱いで調整を図る)

## 2. 海運造船合理化審議会の模様について

### 1. 海運造船合理化審議会海運対策部会第2回小委員会の模様について

平成8年8月30日に海造審海運対策部会2回小委員会が開催された。同小委員会では、運輸省より「平成9年度概算要求」ならびに「SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会における検討概要」について報告があった後、「国際船舶制度推進調査委員会において今後検討すべき事

項」(資料1参照)について意見交換が行われた。

席上、新谷当協会会長ならびに乾副会長から、日本籍船の配乗形態が在来方式・近代化船フル配乗・近代化船混乗・新マル混乗など様々な方式となっている現状を踏まえた上で、原則船・機長2名配乗実現のための道筋を示すよう重ねて求めるとともに、日本籍船を保有できなくな

った中小船主に雇用されている船員に対する船員保険継続問題のさらなる検討を要請した。

一方、全日海からは、世界的にも船舶職員が不足している中で、日本人船員が減少していくのは将来日本にとって禍根を残すこととなるので、グローバルな見地から日本人船員確保策を検討すべきとの意見表明があった。

## 2. 第5回 SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会への今後の対応について

平成8年9月30日に第5回 SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会が開催された。

同委員会においては、運輸省より、前述1の海運造船合理化審議会海運対策部会第2回小委員会の模様について報告が行われるとともに、本年9月4日～16日に実施した同委員会の海外調査結果の概要について説明が行われた。

また、当協会は、本委員会における今後の議論の進展を図るため、大枠としての外航日本人船員の規模として約2,000名程度を軸にした姿を想定することが適当であるとした「外航日本人船員の規模についての考え方の一例」を参考値として提出した。(資料2参照)

### 【資料1】

#### 国際船舶制度推進調査委員会において今後検討すべき事項

1. 日本商船隊、日本籍船、日本人船員の意義
2. 我が国外航海運及び日本商船隊の国際競争力の確保策
3. 日本人船員の役割とその将来像
4. 日本籍船及び日本人船員の確保策

### 【資料2】

#### 外航日本人船員の規模についての考え方の

一例 (H8.9.30 日本船主協会)

外航日本人船員をどの程度確保するかという問題は、各船社固有の経営問題であり、船協として具体的な数値を明示できる立場にはないが、SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会における今後の議論の参考に供するため、大枠としての外航日本人船員の規模についての考え方の一例として、以下の試算を行った。

旧外航2船団加盟会社(28社)の直近の新卒(商船大・商船高専)船員採用数60名、最近5年間の平均採用数100名という実績に基づき、船協加盟外航海運会社の船員の平均的な減少率を適用し試算した結果、全体の規模として約1,400～2,400名の範囲になるとの数値が得られた。

この数値について会員会社の意見なども参考にしながら様々な角度から検討した結果、当協会としては、「外航日本人船員の規模」として約2,000名程度を軸にした姿を想定することが適当であるとの結論となった。

ただし、この数値は外航日本人船員の規模についての考え方の一例を示すための参考値であり、当然のことながら、雇用を約束するものではなく、また特定の時点を想定したものではない。

試算結果は概略次の通りである。

◎新卒採用者数を60名/年の場合

21才～60才の勤続年数(40年)を仮定した場合  
合：1,439名

◎新卒採用者数を100名/年の場合

21才～60才の勤続年数(40年)を仮定した場合  
合：2,399名

# 石油業界を取り巻く環境変化

石油連盟広報部長

前川 忠

## 1. はじめに

石油業界は、4月以降のガソリン等の石油製品の輸入自由化を契機に、本格的な自由化・国際化を迎え、従来からの石油の「安定供給」の確保に加えて、石油流通市場における競争原理の一層の導入による「効率的供給」という新たな要請への対応が求められている。

石油業界は、この要請に応えるため、「石油製品価格体系の国際化」、「流通市場の透明化・公正化」を通じて、一層の経営の合理化・業界体質の強化に向けて積極的に取り組んでいるところである。

輸入自由化後6ヵ月を経過した現在、安売り競争の再燃や大手スーパーの新規参入によりガソリン市況が混迷を深めており、これらの取り組みが必ずしもスムーズに行っていない面もみられるが、自由化・国際化という大きな流れの中で、避けて通れない現象と言えなくもない。さらに、今後セルフSSが解禁になると流通市場における変革の契機となることも考えられる。

重要なのは規制緩和を定着させることであり、石油産業は、市場での競争の中で強靱な経営基盤を確立させていくことである。

この時期、改めて「石油業界を取り巻く環境変化」と題して、

- (1) 石油産業を巡る規制緩和の動向
- (2) 輸入自由化後の石油業界を取り巻く環境変化

- (3) 今後予想される課題と対応（SSのセルフ化の動向）について概観する。

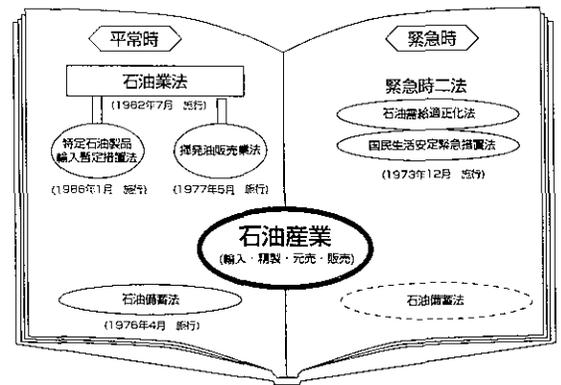
## 2. 石油産業を巡る規制緩和の動向

### (1) 石油産業を取り巻く法規制

わが国にとって、石油は基幹エネルギーであり、また、輸入依存度の高い戦略的政治商品であること等から、石油をいかに低廉・安定的に供給するかがエネルギー政策の中心的課題となっており、このためには、国内市場の一定割合を国の影響下に置くことが必要であるとの基本認識の下に各種の規制が行われてきた。

これらの規制は、1962年10月からの原油輸入自由化に対応して石油政策の体系を整備するために制定された「石油業法」を基本法として整備されてきた。1973年と1978年の二度

【図1】石油産業を取り巻く法規制

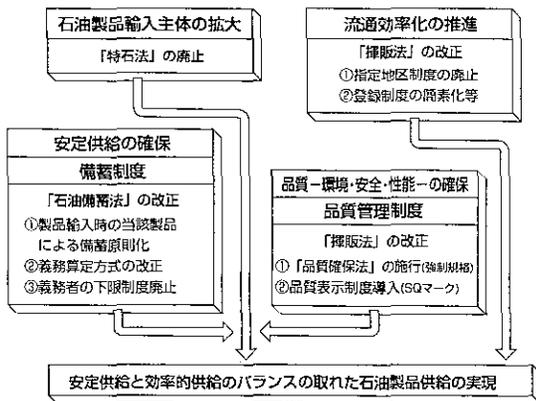


にわたる石油危機の経験をもとに、経済発展と石油の安定供給の確保を図る観点から、平常時は、「石油業法」を補完する法として、「石油備蓄法」、「特定石油製品輸入暫定措置法」（以下「特石法」）、「揮発油販売業法」が、また、緊急時には緊急時二法（「石油需給適正化法」、「国民生活安定緊急措置法」）が制定され、これらの法体系のもとで石油産業に対する各種の規制が行われてきた。（図1参照）

(2) 第一次規制緩和

石油の安定供給を担う強靱な石油産業の確

【図2】石油関連整備法および関連政令・省令改正の目的



ガソリン、軽油、灯油の品質基準（強制規格）

	項目	基準	根拠
ガソリン	鉛	検出されない	環境 (NOx 等) 環境 (NOx 等) 環境 (NOx 等) 環境 (人体) 安全 安全 安全 安全
	硫黄	0.01% (100ppm) 以下	
	MTBE	7%以下	
	ベンゼン	5%以下	
	灯油混入	4%以下	
	メタノール	検出されない	
	夾在ガム色	5mg/100ml 以下 オレンジ系色	
軽油	硫黄	0.2%以下 (1997年より0.05%以下)	環境 (NOx 等) 環境 (NOx 等) 環境 (粒子状物質)
	セタン指数	45以上	
	90%留出温度	360°C以下	
灯油	硫黄	0.008% (80ppm) 以下	環境 (SOx 等) 安全 安全
	引火点	40°C以上	
	色	セーボルト+25以上	

(注) : MTBE (メチル・ターシャリー・ブチル・エーテル) : ガソリンのオクタン価を向上させるための添加剤  
セタン指数 : 軽油の着火性能等を表す指標  
セーボルト : 透明度を表す指標

立は、常に石油産業の大きな課題であった。特に、1980年代後半の石油情勢の国際的な変化を受けて、1987年6月の石油審議会石油部会の取りまとめ「1990年代に向けての石油産業、石油政策のあり方について」の「平常時における石油供給は石油産業の自律的活動に委ねることが基本。政府は緊急時またはこれに準ずる事態の安定供給を確保するよう民間活動を補完」(「平常時自由・緊急時のみ規制」)の基本方針に基づいて、設備許可の運用弾力化、原油処理等をめぐる指導等の諸規制が一定のスケジュールの下で段階的に緩和されることとなった。

規制緩和アクション・プログラム

(1987年6月/石油審議会)

1. 精製設備許可の弾力化(1987年7月実施)  
トッパーの新設を除く設備の許可については、石油審議会の諮問を経ることを要しないこととした。

2. ガソリンPQ (生産枠) の廃止  
(1989年3月実施)  
ガソリンの生産割当を廃止し、ガソリンを自由に生産できることとした。

3. 灯油在庫指導の廃止 (1989年9月実施)

品質表示制度 (SQマーク)



- レギュラー
- ハイオク
- 軽油
- 灯油

品質のうち、「性能」面については、強制規格項目を設けず、標準的な品質を満たしている製品については、販売業者が「SQ (Standard Quality) マーク」を表示できるようになっている。対象はガソリン (レギュラー、ハイオク)、軽油、灯油。

毎年9月末における灯油在庫量を全社計600万klにするよう指導していたことを廃止。

4. S S建設指導および転籍ルールの廃止  
(1990年3月実施)

〔S S建設指導〕 S Sを新設する場合は、スクラップ・アンド・ビルドが前提。

〔転籍ルール〕 転籍によりS Sを受け入れる場合、受け入れ側の元売りは同数のS Sを廃止することが必要。(いわゆる「1:1ルール」)

5. 原油処理指導の廃止 (1992年3月実施)

原油処理枠を廃止し、各社が自主的な判断のもと適正な生産・販売活動を行うこと。

このように、第一次規制緩和は、石油産業の生産・販売活動にかかわる競争制限的に働いてきた規制の見直しで、国内石油市場の枠組みの再構築を念頭に置いたものであった。

(3) 第二次規制緩和

石油産業の生産・販売活動に対する一連の規制緩和が実施され、一応の成果を収めたが、その後のバブルの崩壊、円高、産業の空洞化が進行する中で、わが国経済の一層の活性化が求められ、規制緩和の議論が活発化するようになった。

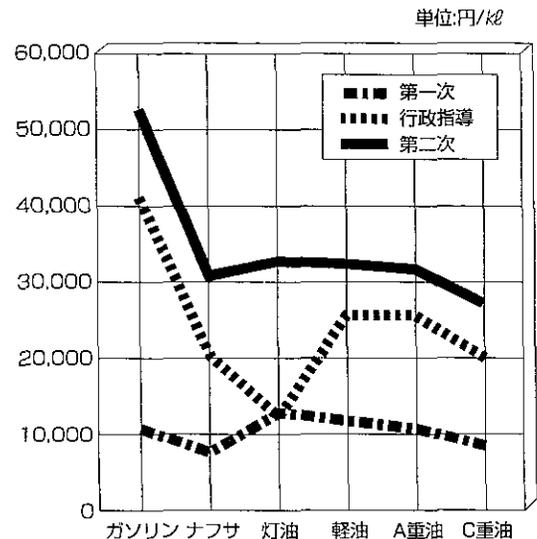
石油については、競争原理の一層の導入による、より効率的な供給への要請が高まり、国際化、内外価格差の解消による景気の回復期待等から、経済の規制緩和という大きな流れの中で、国際的に遜色のない製品価格水準の実現と価格体系の国際化が求められるようになった。

1994年初めから開催された「石油審議会石油部会石油政策基本問題小委員会」において、「安定的供給」と「効率的供給」との適切なバランスの下で、より一層の規制緩和の実現について検討が行われ、同12月に特石法廃止

等の一連の規制緩和措置が打ち出された。(図2参照)

第二次規制緩和は、①特石法を1996年3月末に廃止し、4月から、安定供給と品質の確保を図りながら、ガソリン、灯・軽油の輸入

【図3】 わが国石油製品価格体系の推移



	第一次標準額 1962年(昭和37年) 11月1日以降		(閣議了解)行政指導 1974年(昭和49年) 3月18日以降		第二次標準額 1975年(昭和50年) 12月1日以降	
	標準額	値上幅	標準額	値上幅	標準額	値上幅
税抜き卸売 (円/kl)						
レギュラー ガソリン	-	-	43,800	17,100	-	-
ガソリン 平均	11,300	2,400	-	-	53,700	2,500
ナフサ	(5,900~ 6,000)	0	20,200	8,000	29,700	3,700
家庭用灯油	-	-	12,900	0	-	-
産業用灯油	-	-	27,500	10,600	-	-
灯油平均	(13,000)	1,500	-	-	(32,600)	2,500
軽油	(12,500)	500	25,300	8,900	(32,500)	2,500
A重油	(11,400)	1,400	25,300	8,900	(31,800)	2,500
C重油	6,800	500	19,400	7,600	24,700	2,700
石油製品平均 仕切価格	9,850	1,117	23,303	8,946	31,000	2,700

(注) ①「標準額」は石油業法に基づき、石油元売会社の仕切価格として設定されたもの

②「標準額」として設定されているのは、ガソリン・ナフサ・C重油で、その他( )内は参考価格

主体の拡大を図ること、②国内流通の効率化を推進するため、指定地区制度の廃止、SSの経営効率化の推進を図ることなどを骨子としており、第一次規制緩和と異なり、海外も視野にいたわが国石油市場の新たな枠組みの構築が狙いとなっている。

### 3. 輸入自由化後の石油業界を取り巻く環境変化

#### (1) 石油製品価格体系の国際化（新価格体系の導入）

従来のが国の石油製品価格体系はガソリン価格が突出して高く、諸外国に比して「ガソリン独歩高」という特異な価格体系となっていた。これは、第一次石油危機等の原油価格上昇に伴う石油製品の価格転嫁を行政指導という人為的操作によって当時贅沢品とされたガソリンに厚く、生活必需品である民生・運輸向の灯油・軽油に薄く行った結果、生み出されたものであり、ガソリンを割高にして収益を上げるという構造が今日まで続いていた。（図3参照）

しかし、石油製品の輸入自由化を契機に、

石油会社は、国際市況に近付けるため、3月から4月にかけて新価格体系を導入した。具体的には、これまで独歩高だったガソリン価格と灯・軽油の価格を税抜き価格で平準化を図るということであった。

国際的な価格体系に移行してから、6カ月経過したが、新価格体系は、10月時点、標準的な水準（元売仕切価格）でガソリン88円/ℓ（税抜き34円/ℓ）、灯・軽油34円/ℓとなっている。

新価格体系は導入当初、ガソリンが値下げの方向に動き、灯・軽油が高めに動くなど順調に移行するかに見えたが、夏場以降、ガソリン市場における安値競争の再燃や大手スーパーの新規参入などを背景に、原油高で原価が上昇しているにもかかわらず、市況悪化が続いており、元売仕切価格と末端小売価格との乖離が大きな問題となってきた。（表1・図4参照）

#### (2) 大手スーパーの新規参入とその対応

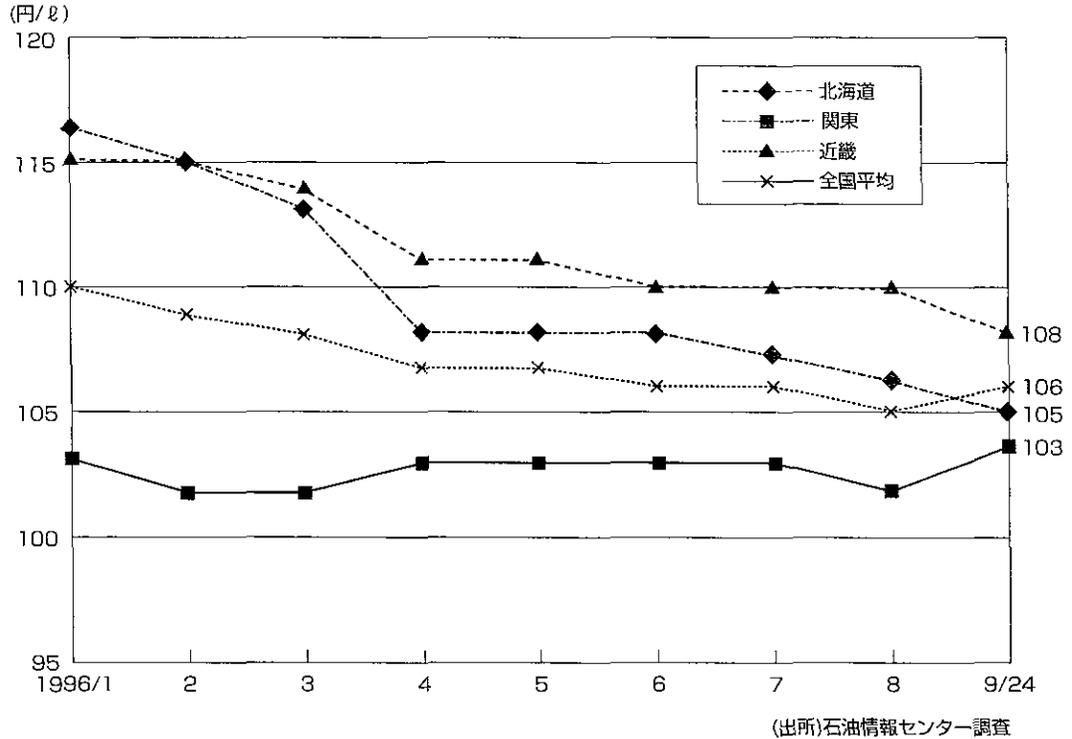
ヨーロッパでは、規制緩和を契機に、「ハイパー」がガソリン市場に急速に進出、既存SSの淘汰が進行した。

【表1】 1996年3月～9月の元売仕切価格（4社）の改定状況（新価格体系の推移）（単位：円/ℓ）

	1996年3月		4月		5月		6月		7月		8月		9月		1996年10月	
	新仕切価格	改定幅	新仕切価格	改定幅	新仕切価格	改定幅	新仕切価格	改定幅	新仕切価格	改定幅	新仕切価格	改定幅	新仕切価格	改定幅	新仕切価格	改定幅
出光興産	ガソリン 87.5 灯油・軽油 33.5	▲0.4	87.1 33.1	0.8	87.9 33.9	0.4	88.3 34.3	▲0.6	87.7 33.7	0.3	88.0 34.0	0.3	88.3 34.3	0.4	88.7 34.7	
日本石油	—	—	ガソリン 86.8 灯油・軽油 33.0	0.9	87.7 33.9	0.4	88.1 34.3	▲0.4	87.7 33.9	0.4	88.1 34.3	0.2	88.3 34.5	0.5	88.8 35.0	
Jエナジー	ガソリン 87.4 灯油・軽油 33.4	▲0.3	87.1 33.1	0.8	87.9 33.9	0.3	88.2 34.2	▲0.6	87.6 33.6	0.3	87.9 33.9	0.3	88.2 34.2	0.5	88.7 34.7	
コスモ	—	—	ガソリン 87.0 灯油・軽油 33.0	0.8	87.8 33.8	0.3	88.1 34.1	▲0.4	87.7 33.7	0.4	88.1 34.1	0.2	88.3 34.3	0.4	88.7 34.7	
前 提	①アラビアンライト FOB 価格 12月積 17.61 \$/バレル 1月積 17.37 (▲0.24) \$/バレル	①アラビアンライト FOB 価格 1月積 17.37 \$/バレル 2月積 16.82 (▲0.55) \$/バレル	①アラビアンライト FOB 価格 2月積 16.82 \$/バレル 3月積 17.71 (0.89) \$/バレル	①アラビアンライト FOB 価格 3月積 17.71 \$/バレル 4月積 18.52 (0.81) \$/バレル	①アラビアンライト FOB 価格 4月積 18.52 \$/バレル 5月積 17.83 (▲0.69) \$/バレル	①アラビアンライト FOB 価格 5月積 17.83 \$/バレル 6月積 18.00 (0.17) \$/バレル	①アラビアンライト FOB 価格 6月積 18.00 \$/バレル 7月積 18.69 (0.69) \$/バレル	①アラビアンライト FOB 価格 7月積 18.69 \$/バレル 8月積 19.51 (0.82) \$/バレル	②為替レート 1/11～2/9 107.20円/\$ (3.38円安)	②為替レート 2/13～3/8 106.42円/\$ (0.78円高)	②為替レート 3/11～4/10 107.68円/\$ (1.26円安)	②為替レート 4/11～5/10 107.77円/\$ (0.09円安)	②為替レート 5/13～6/10 108.59円/\$ (0.82円安)	②為替レート 6/11～7/10 110.47円/\$ (1.88円安)	②為替レート 7/11～8/9 109.34円/\$ (1.13円高)	②為替レート 8/12～9/10 109.43円/\$ (0.09円安)

（注）各月とも1日実施。

【図4】 ガソリン店頭価格の推移



これは、新規参入であるハイパーという巨大スーパーが店舗の出入口にSSを置いて、そこで原価販売して集客していくという商法で、その商法に対抗できない既存SSは余儀なく閉鎖・廃業に追いこまれていった。

このハイパーの進出による影響は、国によって様相を異にしているが、フランスではハイパーによる影響が最も大きく、この15年間で41,000カ所（1980年）あったSSが19,000カ所（1994年）に減った。ハイパーのSSは4,000カ所程度だが、販売量は5割以上を占めている。

また、イギリスでも、ハイパーとメジャーとの競争が激しく25,500カ所から17,000カ所に減ったが、ドイツでは、メジャーの徹底的なリストラによるコスト削減の結果、ハイパーとのコスト競争に対抗しており、現在ではハイパーのシェアは1割以下に止まっている。

(表2参照)

わが国においても、本格的な自由化を迎えたことに伴い、ガソリン等の一部の製品において、新規参入者による輸入が行われている。

また、販売分野においてもダイエー、ジャスコ等の大手スーパーが商社と組んで店舗の一角に大型のSSを併設するなど新規に参入し、一部の地域において熾烈な価格競争が行われている。

このような大手スーパー等の異業種がわが国の輸入・流通分野へ本格的に参入するには時間を要するが、輸入商品の価格破壊的な安売などにみられる、いわゆるスーパー商法による参入ではなく、既存業者との間で公正な競争を通じて、より一層の流通分野における効率化が達成されることが望まれる。石油会社は、大手スーパー等の異業種の参入に、

① 徹底した合理化の追求によるコスト削減

【表2】 主要国の給油所数の推移

年	日本			アメリカ		ドイツ		イギリス		フランス	
	給油所数	給油所数	うちセルフSS	給油所数	うちセルフSS	給油所数	うちセルフSS	給油所数	うちセルフSS	給油所数	うちセルフSS
1975	45,889	189,480	30%	33,123	7,000	31,426	3,448	45,000	1,100		
1980	54,805	158,540	58%	25,879	11,500	25,527	6,022	41,000	4,500		
1981	55,080	151,250	65%	24,597	13,200	24,760	6,712	38,500	5,000		
1982	55,251	144,690	70%	22,951	15,231	24,108	7,145	37,500	5,500		
1983	55,375	136,570	71%	20,876	16,129	23,097	7,677	36,000	4,800		
1984	55,509	132,020	71%	19,019	15,307	21,032	7,946	34,200	—		
1985	55,448	124,600	77%	18,179	15,656	20,140	8,307	32,000	—		
1986	55,194	120,150	78%	20,051	16,916	20,641	8,742	32,000	—		
1987	55,254	115,870	79%	19,231	17,304	20,197	9,088	30,600	—		
1988	55,151	112,000	80%	18,658	17,491	20,016	8,841	28,000	—		
1989	55,120	111,700	81%	18,271	17,338	19,756	10,836	26,000	—		
1990	55,597	210,120	83%	(注)19,013	17,037	19,465	11,043	24,500	—		
1991	55,929	202,443	85%	18,644	16,940	19,247	11,886	22,900	—		
1992	56,458	207,406	86%	N.A.	17,261	18,549	12,249	20,175	—		
1993	57,073	202,878	88%	18,193	N.A.	17,969	12,873	19,462	—		
1994	57,874	195,455	N.A.	18,282	N.A.	16,971	12,549	19,013	—		

出所：アメリカ NPN Factbook（セルフSSの比率は販売量）1989年までは、ガソリンの売上げが50%以上のもののみ。  
1990年以降全給油所を対象。

ドイツ（注）1990年からは旧東ドイツを含む統一ドイツの数値。

イギリス I P Review フランス フランス石油製品販売業者組合

② SSの経営多角化

③ 品質面の差別化

等で対抗していくことになるが、従来からのSS経営の効率化と併せて個性化を進めて行く必要がある。

1997年度は、安全対策の実証試験等による検証や総合評価を行い結論を出す予定となっている。

セルフ化に関してセルフにすればコストが安くなるという認識があるが、安全対策上、追加投資を伴うこともあり、それほど単純ではない。

4. 今後予想される変化と対応 (SSのセルフ化の動向)

SSのセルフ化（セルフ給油方式）は、消費者のSS選択の幅を広げる観点から、SS形態のひとつのあり方であるが、一方、消費者の安全性確保も必要であり、セルフ給油方式を導入することで現状のSSでの安全基準が損なわれないことが重要な課題である。

SSのセルフ化問題については、1995年度（平成7年度）から消防庁の「給油取扱所の安全性等に関する調査検討委員会」で住宅環境等わが国固有の事情を勘案しつつ、安全面からの検討が行われており、1997年度中（平成9年度）に結論を得ることになっている。

1995年度は、危険要因の摘出を行い、1996年度はそのための安全対策についての検討を行い、

5. むすび

今年の秋以降、石油流通市場に大手スーパーが参入する機会が増えてくること、また、一時的にしろ韓国等の製油所の設備増強に伴い、ガソリン等の輸出圧力が高まっていくこと、さらに1997年度中にはSSのセルフ化について一応の結論が出され、流通市場に大きな変革の契機となることが予想されること、等々新たな変化が待ち受けている。

これらの新たな変化に対応して、石油業界が、新価格体系を定着させ、新規参入者や同業他社との公正な競争を通じて、構造改善をどのように進めていくのか、また、年末にかけての最大の懸案事項となっている消費税と石油諸税との調整併課問題がどのような形で結着するのか、いずれも予断を許さない。

## 随想



## 酒と料理とフランス

運輸省 運輸審議官 ◆ 戸矢博道

「お酒は好きですか」とよく聞かれる。「飲みます。」というのが通常の答であろうが「何が好きですか」と聞かれると、考え込んでしまう。何でも飲むが、強いていえばビールとワインであろう。ウイスキーも日本酒も飲むが、どちらかといえば、水のようにガブガブ飲むのが好きなのですぐに酔っ払ってしまう。

我々が就職した昭和四十年代には娯楽といえば酒を飲むか麻雀ぐらいしかなかったので、ほぼ連日酒か麻雀かその両方であった。海運局でお仕えしたA課長はアルコールが入っても全く影響を受けない方で、もちろん六時以降ではあるが少々飲みながらの方が仕事ははかどるくらいであったし、B課長は仕事を要領よく処理すると放課後には談論風発、いずれにしろアルコールとは縁の切れない毎日であった。

最近の若い人は、他にいろいろ楽しみがあるらしく、職場の関係者と飲むのを好まないようだ。職場の旅行会も、我々の頃は楽しみの一つであったが、いまや旅行会の積立てをやらない

部署も増加しているし、やるにしてもディズニーランド行きとかレストランシップなど若い幹事主導でおじさん族の期待にそぐわない行事になるケースが多いようだ。

ところで、お酒を飲むなら、おいしい料理を食べながらが望ましいことは言うまでもない。逆においしい料理にアルコールのないのはさびしいものだ。先日もある中東の国のレセプションに出かけたところ、外航船社の首脳がおそろいであったが、その内のお一人がノンアルコールだといささか物足りないなあとつぶやいておられた。ビールは運動したあとや風呂上りにいっぱい飲むのに最高であるが、料理と一緒になら、ワインの方が良い。

パリのOECD日本政府代表部に俄か外交官として三年間勤務した時には、ほぼ毎日ワインを飲んでいて、自宅にお客を招待することも多いので、代表部員は毎年箱でワインを買う。ネゴシアン（ワイン商）はブルゴーニュのルイ・ラトゥールで、最初の年には十箱（ダース）購

入した。レストランに行くことも多いので二年目には五箱ほどにとどめたが、当時は日本に比べとても安く、良いワインを楽しむことができた。

どちらかといえばブルゴーニュを飲むことが多かったが、ロワールやローヌはもちろんボルドーでも、それぞれリーズナブルな値段で飲めるワインも多い。地方のレストランでカラブのワインを飲むのも又良しである。高級な銘柄、ヴィンテージに通の人が最近増えてきたが、小生は高級ワインにそれほど詳しいわけではない。よくいわれる「水よりも安いワイン」がスーパーにも山積みになっているが、それらがそれなりに飲めるのがワインの国フランスたる所以であろう。

もっとも、最近フランスでも酔っ払い運転の取締りが厳しくなったそうで、グラス二杯までならOKだが、それを越すと危ないという。あのワイン王国でよく取締りの強化ができたものか。ワインの消費量に影響があるのではなかろうか。我々の頃には金曜土曜の夜には車に乗らない方がよいといわれた。酔っ払い運転が多いからもらい事故の恐れがあるという。だからといって、「ワインのないフランス料理なんて」ということで、昼でも夜でもフランスレストランでワイン抜きなど想像もできない。

フランス料理にも、ソースに凝った古典的なものから又ヌーヴェルキュイジーヌという日本

食の影響を受け素材を活かしたものでいろいろあるが、続けて食べていると胃がくたびれてしまう。我々も赴任当初は、フランスへ来たからにはと張り切って、出張者のいない時の昼食でもフランス料理屋をまわったものだが、一年もするとだんだん昼食は日本食でと変わってしまっただけで、事実、昼、夜フランス料理のレストランで食べる日が三日も続くとグロッキーになってしまう（もっとも海商法の権威のT教授のように、仏料理ならいくらでもという方もたまにはおられるようである）。

ちなみに、日本人が外国へ行ったときに一番食べなくなる日本食は何であろうか。わが家族の場合はなんといってもにぎり寿司であった。クリスマスや夏のヴァカンスに遠出をして、帰途高速道路のA6で南からパリに近づくとほかにエッフェル塔が見えてくる。さあもうすぐお寿司だと子供が騒ぎ、荷物を積んだまま寿司屋に直行するのが通例であった。パリでは普通の市場で鯛、鱈やロブスターの新鮮なもの（前夜にマルセイユやノルマンディーで揚がったもの）が手に入るのだから、一匹買ってきてさばけばおいしい刺身ができる。しかし寿司となると、やはりプロの包丁と腕にはかなわない。

あの頃よく行った寿司屋もその後つぶれてしまって、今はないという。もし今もう一度あの店に行けたら、あの時のようにおいしいと思うのだろうか。

# 不安定性を増す 国際穀物マーケット

丸  
調査部産業調査課長

紅  
柴田明夫

穀物相場は、米中西部コーンベルト地帯が収穫期を迎え、目先落ち着きを取り戻している。しかし、今回の穀物相場上昇は、恐らく今後2000年初頭に向けて繰り返されるであろう国際穀物市場での高値波乱劇の第1幕である可能性が強い。とくに、米国の新農業法や食糧の恒常的な輸入国に転じた中国の動向は、国際穀物市場の不安定性を一段と高める要因となろう。

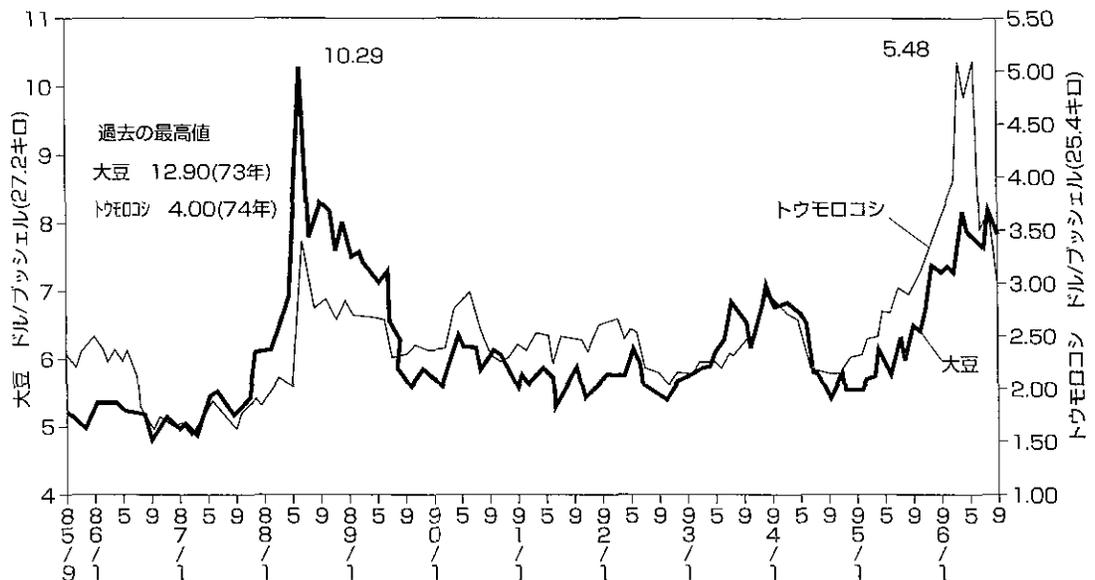
## 1. 収穫期を迎え落ち着く穀物相場

昨年秋から今年前半にかけて高騰していた穀物相場は、10月に入って落ち着きを取り戻した。穀物相場の国際的な指標となるシカゴ市場では、トウモロコシが7月の史上最高値1ブッシェル

(約25キロ) 5.54ドル(期近)から急落し、3ドルを割り込むなど、ほぼ1年前の水準となった。大豆も7月の高値8.56ドルから7ドル台半ばまで値を下げるなど、一転して頭の重い展開となっている(図1参照)。収穫期を迎えた米中西部コーンベルト地帯での好天により降霜の懸念が遠のき、豊作の見通しが強まったことによるものである。

しかし、これで問題が解決したわけではない。米国農務省の需給報告(9月11日発表)によると、1996年度の生産が予想どおりの豊作でも在庫・在庫率の大幅な回復は見込み薄である。米国のトウモロコシおよび大豆の1996年度期末(1997年8月末)在庫率(年間の国内・輸出需

【図1】シカゴ大豆およびトウモロコシ相場(期近)



要に対する期末在庫の割合)は、それぞれ4.8→7.8%、7.3→7.0%と1ケタの危機的水準に止まる見通しである(因みに、これは食糧危機が叫ばれた1970年代前半と同水準である)。また、今年前半にかけての相場高騰劇は、単に昨年の米国での生産減といった供給要因がすべてではない。むしろアジア・中国を中心とする世界的な需要の増加傾向に供給が追いつけないといった長期的・構造的な要因によるところが大きい。今回の相場高騰は、国際穀物市場が長期的な高値波乱の時代を迎えつつあることの先触れと捉えるべきであろう。

## 2. 長期的な需給逼迫構造は不変

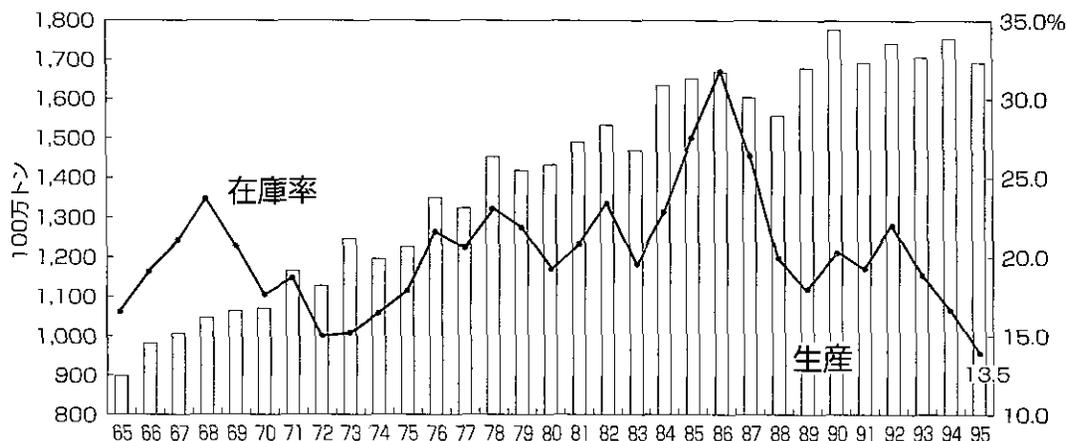
最近の穀物価格の急騰に関して気掛かりなのは、中長期的に見て、世界の穀物生産が頭打ち傾向にある点だ。例えば、コメ、小麦にトウモロコシなどの飼料穀物を加えた世界の穀物生産量は1980年代後半以降、年間約17億トン前後で伸び悩んでいる(図2参照)。一方、消費量は人口の増加や経済発展を映して着実に増加傾向にあるため、最近の世界全体で見た在庫率は、1980年代半を境に趨勢的に低下し、1995・96年度は13%台となっている(同様な現象は1970年代前半においてもみられた)。ちなみに、FAO(国連農業食糧機関)によると、通常、穀物の

安全な在庫水準は、運転在庫12%に緊急時のための備蓄5~6%を加えた17~18%とされている。これは、これまで国際穀物需給調整のバッファとして機能していた穀物備蓄が、もはや期待できなくなったことを意味する。

こうしたなか、国際穀物市場は、需給面で米国と中国への依存度が強まるなど、ますます先鋭化する傾向にある。通常、世界の穀物市場については3つの特性が指摘されている。1つは、供給面での懐が浅く、豊凶による貿易量の変動が激しいことである。世界の穀物貿易量は1980年代以降、年間2億トン前後で推移しているが、これは生産量の約1/8に過ぎない。生産量に比べて貿易量が少ないということは、市場が輸出国の生産動向に大きく左右されることを意味する。第2は、生産・輸出における米国のシェアが極めて高いことである。例えば、米国は、世界の大豆生産の約5割、飼料穀物の約3割を占めているが、両農産物の輸出に占める米国のシェアはさらに上昇して約7~8割に達する。すなわち、世界の穀物市場は米国に大きく依存するかたちとなっているわけである。

特性の第3は、需要面でも日本、韓国などアジアのウェイトが大きい点である。とくに、重要なのは、中国が昨年来食糧の純輸入国に転じた結果、国際穀物市場における中国の影響が強

【図2】世界の穀物生産および在庫率



まりつつあることだ。例えば、中国は1992年と1993年に各1,000～1,100万トンのトウモロコシを輸出したが、その後は急速な経済発展を背景に国内需要が増加したことから輸入が拡大し、1995年の輸入は500万トンを上回った。この結果、世界の穀物マーケットは、ますます米中両国の作柄や農産物の政策動向によって大きく左右される脆弱な構造となりつつあるといえる。

一方、問題は長期的な世界の穀物供給にもカゲリがみられることである。一般に、世界の穀物生産量を決定する要因としては、気象条件などの外性的要因に加えて、1)耕地面積、2)農業技術を反映した単位当たり収量、3)穀物価格、の3つが重要である。これら要因のうち、穀物価格条件により経済的な適正生産量が決まり、耕地面積と単収により技術的な生産量が決定される。すなわち、穀物供給については、市場メカニズムによる限界と技術的な限界と、二重の意味での限界があるわけである。このうち、世界の穀物の耕地面積は、1981年の7億3,400万ヘクタールをピークに1990年の6億9,000万ヘクタール台まで一貫して減少傾向にある。先進国の土壌保全のための休耕措置や砂漠化の進行などが主因だ。従って、1980年代以降の穀物生産の増加は専ら単位の上昇によるものといえる。ちなみに、穀物のヘクタール当たり収量は、1980年の1.98トンから1991～93年には2.75トンまで上昇している。しかし、こうした反収の増加も地方低下や水資源の枯渇、環境保全のための肥料投入の抑制などにより、伸びは鈍化している。このため、今後は、例え価格が上昇したとしても、技術的な制約から、穀物生産の大幅な拡大は期待できない。

### 3. 米新農業法の影響

ところで、米国では今年4月に新農業法が成立した(資料1参照)。同法は1996年度～2002年度まで、7年間の時限立法であるが、これにより小麦、飼料穀物、コメ、綿花について過去60年間続いてきた価格支持(不足払い)政策が廃止され、生産も自由化されることとなった。農

業保護的色彩の強かった従来の政策と比べると、まさに180度パラダイムの転換といえよう。この背景には、世界の穀物需給が供給過剰から需要超過へと変化したとの基本認識があることはいうまでもない。国際穀物市場の脆弱性を考慮した場合、米国政府が穀物の生産管理から手を引き、穀物需給調整を市場メカニズムに委ねた(すなわち、これまでのバッファー機能を放棄した)ことで、今後マーケットにおいては、1)米国の農産物の輸出指向が一段と高まる(輸出奨励計画などの輸出振興策は継続されている)、2)世界の農産物市場の対米依存度が高まる、3)国際穀物価格の変動性が高まるなど、3つの面から不安定性が一段と強まる公算が大きい。

#### 【資料1】米国新農業法の概要

- 1) 減反計画による生産調整を廃止し、作付けを自由化。
- 2) 目標価格設定による不足払い制度を廃止し、固定の補助金を支払う(補助金の支給額は事前に固定され、7年間にわたって徐々に減少。1996年度56億ドル、2002年度40億ドル、1農場当たり年平均9,200ドル)。
- 3) 価格暴落対策として価格支持制度は継続。
- 4) 輸出奨励計画(EEP)など輸出振興策も継続。
- 5) 土壌保全計画など環境政策の継続。

### 4. 食糧輸入大国に向かう中国

加えて、穀物の輸入国に転じた中国の動向も、国際マーケットの攪乱要因である。中国は1978年の「改革開放」路線への転換を契機に、農業面で、1)1980年代前半にかけて家族請責任制度を導入し、農民に経営自主権を与え、農産物価格を20%引き上げた、2)1980年代後半にかけて農産物の流通改革を行い、市場メカニズムを導入し自主流通を認めた、などの制度改革を行ってきた。この結果、中国の食糧(穀物)生産は、1)1978年～80年代前半の「増産増収」期(生産は3億トン→4億トンへ大きく拡大)、2)1980年代後半の「農業徘徊」期(生産が4億トン前

後で停滞)、3)1990年～95年の「増産不増収」期(生産は4億トン台半ばまで増えたが所得は停滞)を経て大幅に拡大した。個別品目では、トウモロコシ、小麦、大豆の生産がそれぞれ2倍前後に増加している。そして、現在は国策的にも増産を必要とする第4段階にある。

因みに、「増産増収」期には、1)農産物買付価格の引き上げ、2)各戸請負制度の導入などの制度改革が奏功し、農民の生産意欲が高まった。この時期は中国において“飢えの恐怖”が基本的に解消し、工業化のための基礎的な条件が整った時期といえよう。一方、1980年代後半の「農業徘徊」(生産停滞)問題に対しては、政府は、再び農産物の買付価格を大幅に引き上げた。好天にも恵まれたこともあり、1990年の穀物生産は4億5000万トン台まで拡大した。しかし、1990年代に入って、中国の農業は「増産不増収(生産は増えたが所得は減少)」期を迎えた。とくに、1992年には「改革・開放」が加速し経済が加熱したのに伴い、食糧価格も高騰し全般的なインフレ懸念が強まったことから、党中央・國務院は食糧流通自由化の全面的見直しを行い、1992年までの政府指導価格と市場価格の二重価格(双軌制)に戻している。また、この間、工業部門の成長が農業部門の成長を大幅に上回ったことから、都市住民と農村住民の所得格差は、1985年の1.5倍から1994年には2.6倍に拡大した。これは、中国の農業が、もはや農業改革→農業生産の拡大→農業所得の増大といった、1980年代前半までのバラ色のシナリオが描けなくなり、新たな構造問題に直面していることを意味するものである。

食糧の増産にもかかわらず、中国では需要が

【表1】中国の食肉生産量 (万トン)

年	1978	1980	1985	1990	1994
肉合計	-	-	1,926	2,857	4,499
豚	-	1,134	1,654	2,281	3,204
牛	-	26	46	125	327
羊	-	44	59	106	160
家禽	-	-	160	322	755
牛乳	-	136	289	475	608

(資料) 中国統計年鑑1995年より。

旺盛である。とくに消費面で、量から質への転換が進んだことで食糧需要の拡大に拍車がかかり、ここ10年間で肉、卵、油、水産品、酒などの副食品や嗜好品の消費が急増している。通常、食生活については、経済の発展に応じて、1)主食内での雑穀・イモ類の減少、コメ・小麦の消費比率の増大、2)肉類や卵、水産物など動物性タンパク質消費の増大、3)アルコールの消費と高級加工食品の増加、といった構造変化がみられる。中国では、1980年代に入って都市部で2)の構造変化が生じている。この結果、豚を中心とする家禽、牛、羊などの食肉生産は、最近の10年間で1,926万トンから4,499万トンへと2.3倍に拡大している(表1参照)。こうした食肉生産の拡大は、トウモロコシや大豆粕などエサとしての穀物需要を飛躍的に高めることになる。

なお、中国は、今年3月の全国人民代表大会会議(日本の国会に相当)で、「第9次5カ年計画と2010年への長期目標」を正式に承認している。そこでは、農業を中国の社会・経済の安定を維持するうえで最も重要な課題の1つであるとの位置づけがなされ、計画中の2大目標として穀物生産能力の向上と農民所得の増加が謳われている(資料2参照)。

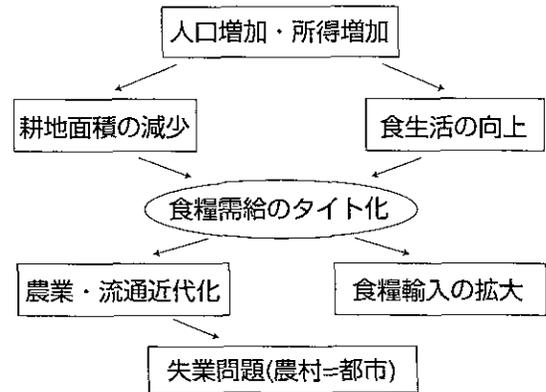
【資料2】第9次5カ年計画と2010年への長期目標(1996年3月全人代決議)

- 1) 2000年の食糧生産は4.9～5.0億トン(1995年4.67億トン)。
- 2) 2000年の綿花生産量450万トン(1995年450万トン)。
- 3) 目標達成の方法
  - ・農業産業化のための農村改革の推進。
  - ・農産物価格体系の改善と農民負担の軽減。
  - ・中央、地方財政からの農業への拠出金の増額。
  - ・食糧作付面積(1.1億ha)への保持、農地保護、非農業用地の抑制。

にもかかわらず、中国においては、人口増加・所得増加に起因する問題も多く(図3参照)、

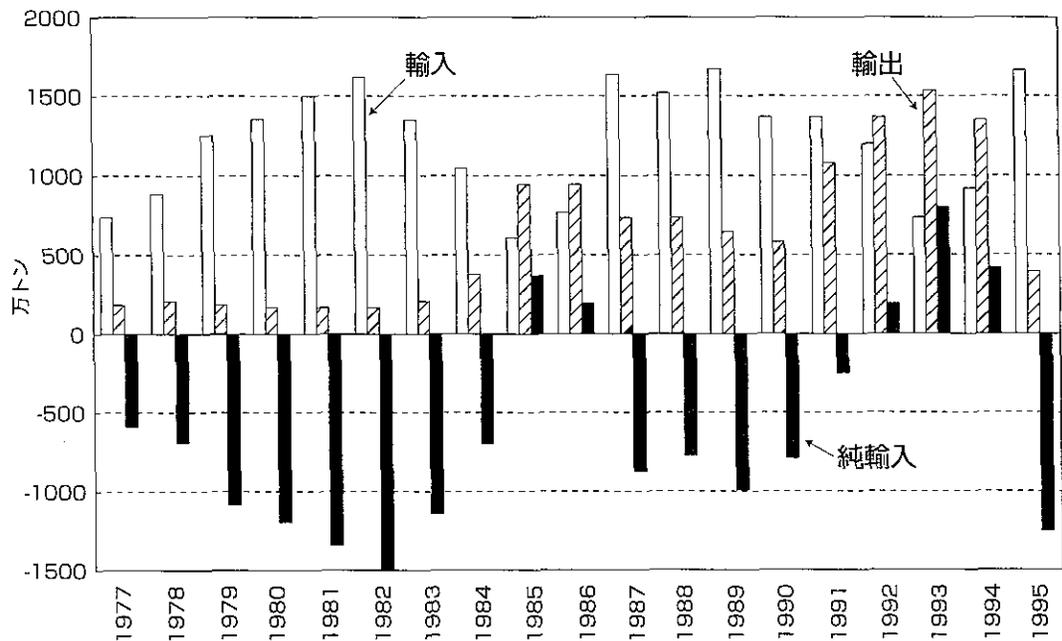
食糧需給ギャップの拡大は避けられない。具体的には、1)工業化・都市化に伴う耕地面積の減少（とくに、環境・自然災害に加えて農民の稲作離れ、他換金作物への転換、都市部における耕作放棄など）、2)食生活の向上に伴う食糧需要の拡大（プロイラーなど海外企業の開発輸入の動きも需要拡大の主な要因である）、3)農業・流通近代化のジレンマ（例えば、近代化に伴う潜在失業者の顕在化や都市への盲流増加（失業問題））、4)農産物の「売難、買難」（販売困難、購入困難）問題（すなわち、市場情報（消費者ニーズの変化）に対する生産者対応の遅れ）、などである。これらが顕在化するなか、中国は、穀物輸入拡大に伴い国際市場との連動性をますます拡大することになる。すでに中国は1995年を境に恒常的な食糧輸入国への道を歩み始めている（図4参照）。とくに1994年～95年にかけて中国内の穀物需給がタイト化した結果、国内の穀物価格は国際価格のレベルを上回っており、この面からも輸入圧力が強まっている。

【図3】人口増加・所得増加に起因する諸問題



過去、世界の穀物市場は、1)需給緩和を映した低位安定の1960年代、2)食糧危機を背景とした高値波乱の1970年代、3)供給過剰による市況低迷の1980年代、と3つの時代を経て、再び市場は相場波乱の時代を迎えているといえそうだ。

【図4】中国の食糧輸出入



# 海運 ニュース

1. アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会  
第3回中間会合の様様
2. スエズ運河通航量が3年ぶりに増加  
—スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—
3. わが国航定期航路配船状況  
—1995年の航海実績は、北米航路で減少—

## 1. アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会 第3回中間会合の様様

題記会合は9月2日に香港で開催された。今回の会合には議長の香港以下、インドネシア(副議長)・日本・韓国・中国・台湾・シンガポール・フィリピン・タイ・豪州の10船協代表、および台湾を除く各国保険業界からの代表が出席した。

当協会からは、平山泉・新和海運総務部次長(当協会保険幹事会副代表幹事)および小尾進一・当協会企画調整部法務保険チーム係長が出席した。

### 1. 議事概要

(1) 議事に先立ち、議長は概略以下の発言を行った。

① ASFメンバーは世界運航船腹量の40%を占めており、年間約2億ドル(船体保険、P&I保険、戦争保険)の保険料を支払っている。

② 保険条件、約款等の変更が行われる場合には、ASFの結束によりロンドンそ

の他の保険市場に対し、影響力を行使できる。

③ アジア地域では船主/保険者間で良好な関係があり、双方の利益となるアジアベースの保険市場設立のために今回の会合を招集した。

④ ASFとして、P&Iクラブのカタストロフィーコール(異常危険分担金)のリミットの水準につき、統一見解を模索したい。

(2) その後、議題に基づき種々討議が行われ、アジア保険市場創設の可能性についての調査を英国大手保険ブローカーであるSedgwickが中心となり各国保険者と共に行うこと、およびP&Iクラブのカタストロフィーコールのリミットの水準につき各国船協が再度検討すること等が確認された。

会議終了後発表されたJOINT PRESS STATEMENTは資料のとおりである。

【資料】

アジア船主フォーラム船舶保険委員会

第3回中間会合 Joint Press Statement

(1996年9月2日採択)

アジア船主フォーラム (ASF) 船舶保険委員会第3回中間会合が1996年9月2日 (月) に開催された。オーストラリア、中国、台湾、香港、日本、韓国、およびアセアン船主協会連合会からの代表としてインドネシア、フィリピン、タイ、シンガポールの各国船主協会、および8カ国の保険業界からの代表が本会合に参加した。

ASF メンバーは世界の商船隊の40%以上を支配しており、1994年には合計20億ドル以上の保険料を支払った。保険市場におけるこの大きなプレゼンスにもかかわらず、ほとんどのASF メンバーは非アジア保険/再保険市場に依存している。

1996年5月13日に香港で開催された第5回ASF 会合において、船舶保険委員会に対しアジアの海上保険市場創設の可能性を調査し、1997年5月12日にシンガポールで開催される第6回ASF 会合での検討に付するための勧告を作成するよう依頼した。

ASF メンバーによる調査では、望めば100%ではないにしろ実質的なリードポジションを取ることができる大きな保険市場を創設できる潜在的引き受け能力がアジアに存在することが示された。このような保険市場はASF メンバーにとって地元船主固有のニーズを満たす柔軟性、対応の敏速さを促し、またアジアの損害統計や

保険トレンドに関する情報の改善、海外保険市場への依存の低下をもたらすだろう。

いくつかの選択肢と世界の保険市場の現在の状況および予測される状況がそれらに与える影響を詳細に検討した後、さらなる調査が必要であり、これをアジアの保険業界代表と連携してSedgwick が行うことで合意した。

本委員会はまたP&I関係の問題についても検討した。カタストロフィーコール (異常危険分担金) のリミテーションの水準について検討したが、本件は各船主協会がメンバーに持ち帰り、それぞれ熟慮の上、見解を得ておくことで合意した。新しい法制がすばやく出来上がってしまう状況について議論され、ASF メンバーは、より多くのファンドが船主のためにするロビーイング活動のために国際P&Iグループに利用可能となるよう、所属のP&Iクラブに働きかけることが合意された。

本委員会は、ほとんどの主要P&Iクラブの理事会へのアジア船主の参加状況に満足すると共に、クラブの理事会や委員会への積極的参加が適切かつ有益であり、少なくとも加入アジア支配船腹を代表するのに相応しい程度に (アジア船主が) すべてのP&Iクラブで理事会メンバーとなることが奨励されるべきとの意見で一致した。

本委員会はアジア地域にJapan P&IとChina P&Iという2つのクラブがあり、アジア船腹量の約40%がこの2つのクラブに加入していることに留意した。

## 2. スエズ運河通航量が3年ぶりに増加

### —スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査結果—

当協会では毎年会員各社のスエズ運河、パナマ運河の各船種ごとの通航実態、ならびに通航料支払実績について調査を行っているが、このたび表1・2のとおり調査結果を取りまとめた。

スエズ運河については、ここ2年前年実績を割っていたが、1995年は17社、延867隻の船舶が通航し、通航トン数(SCNT)が前年比36.3%増加、支払通航料も同20.9%増の173百万ドルとなった。

これは通航トン数(SCNT)において、バルクキャリア(同139.2%増)、コンテナ船(同42.0%増)自動車専用船(同20.6%増)の増加が大きく影響している。

一方、パナマ運河については、1995年度は19社、延1,420隻の船舶が通航し、通航トン数(PCNT)が前年度比10.3%増加、支払通航料も同7.5%増の87百万ドルといずれも2年連

続の増加となった。

同年度は、自動車専用船の通航トン数(PCNT)が前年度比16.6%減少する一方、コンテナ船(同124.4%)、バルクキャリア(同41.5%)の大幅な増加が特徴となっている。

#### パナマ運河委員会へ通航料改定反対意見書を提出

1996年9月、パナマ運河委員会は2年連続(1997年:8.7%、1998年:7.9%)の大幅な料率引き上げ等を内容とした通航料改定案を正式に発表した。

これに対し当協会は、ICS(国際海運会議所)およびASF(アジア船主フォーラム)メンバー、船協に対し反対表明を行うよう要請するとともに、大規模な設備投資のコスト回収期間については、利用者負担の軽減に配慮し、相応の長期間にすべきである旨の反対意見書を9月24日付でパナマ運河委員会宛提出した。

当協会では、今後もICS等と連携を図り業界意見の反映を図ることとしている。

【表1】 スエズ運河通航船実態調査(1995.1~1995.12)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	2	69	640	1,067	574	5,420
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	11	104	5,828	11,075	5,959	17,289
自動車専用船	4	313	12,919	4,706	16,869	68,592
コンテナ船	3	319	15,933	16,946	15,383	76,184
在来定期船	2	34	550	858	458	3,769
その他	4	28	332	533	266	2,021
合計	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275

(注) 1. 1995年支払い通航料を同年平均1ドル=96.45円(銀行間直物相場)で計算すると約167億円となる。

2. 調査該当会社(17社)

3. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

[参考] スエズ運河通航料支払い実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1989	16	914	25,971	26,281	30,226	118,501	1.2	165	8.9
1990	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	227	38.1
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	▲ 1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	▲ 12.4	195	▲ 23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	▲ 17.6	147	▲ 24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6

【表2】 パナマ運河通航船実態調査 (1995.4～1996.3)

(通航料=千USドル)

	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料
タンカー	2	16	561	869	419	952
鉱油兼用船	1	6	252	417	200	453
バルクキャリア	11	687	19,816	32,194	16,648	40,611
自動車専用船	4	321	12,092	4,762	16,568	30,228
コンテナ船	2	81	3,568	3,156	3,353	7,267
在来定期船	3	37	591	865	481	1,242
その他	7	272	3,188	4,080	2,720	6,343
合計	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096

- (注) 1. 1995年度支払い通航料を同年度平均1ドル=94.06円(銀行間直物相場)で計算すると約82億円となる。  
 2. 調査該会社(19社)  
 3. 社数の合計欄については、重複分を除外している。

[参考] パナマ運河通航料支払い実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1989	19	1,432	32,177	39,424	37,958	76,656	▲ 9.4	110	0.7
1990	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	7.0	117	5.8
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	▲ 2.5	107	▲ 8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	▲ 3.7	97	▲ 9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	▲ 1.1	83	▲ 14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	▲ 2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2

### 3. わが国外航定期航路配船状況

#### —1995年の航海実績は、北米航路で減少—

当協会は、船舶運航事業者が海上運送法第19条の4および第19条の5の規定に基づいて運輸大臣に届け出た貨物定期航路事業の現状についての資料を、1960年以来、同省の了解の下に集

約し、「外航定期航路一覧表」として発表している。

このほど、その1996年版の内容が取りまとめられたので、その概要を紹介する。

## 1. 航路全般

わが国船社が1996年4月1日現在において配船している外航定期航路は全体で75航路、配船社数34社で、これら船社が1995年に運航した定期船の航海実績は6,426航海である(表1参照)。

これをコンテナ船と在来定期船、日本発着航路と三国間航路に区分した上で前年との比較をみると表2のとおりとなる。

### (1) コンテナ航路／在来船航路

コンテナ航路は三国間航路を含め49航路(対前年比4航路増)、配船社9社で、1995年の航海実績は3,482航海(同2.5%増)である。航海数の対前年比は日本発着航路4.0%減に対して、三国間航路15.0%増であった。

また、三国間航路を含めた在来船航路は26航路(対前年比1航路減)、配船社32社で、1995年の航海実績は2,944航海(同0.7%減)である。

### (2) 日本発着航路／三国間航路

コンテナ航路と在来船航路をあわせた日本発着の定期航路は、47航路、配船社32社、1995年の航海実績は5,034航海(対前年比2.2%減)で、三国間航路は28航路、配船社4社、同の航海実績は1,392航海(同14.4%増)である。

## 2. 航路の区分からみた配船状況

上記の航路を日本・極東を中心に、(I)欧州・地中海方面、(II)北米方面、(III)オセアニア方

面、(IV)インド洋・アフリカ・中南米方面、(V)極東域内、(VI)その他に区分し、その概況を見ると次のとおりである(表3参照)。

(1) 欧州・地中海方面への航路は5航路(うち三国間2)、配船社3社で、1995年の航海実績は434航海(対前年比0.7%増)である。

(2) 北米方面への航路は6航路(うち三国間2)、配船社3社で、1995年の航海実績は676航海(対前年比9.5%減)である。上記I～VIの航路区分では他方面への航海実績が横ばい、もしくは増加であるのに対して、同方面が減少したことが注目される。

(3) オセアニア(豪州・ニュージーランド)方面への航路は10航路(うち三国間4)、配船社4社で、1995年の航海実績は310航海(対前年比0.3%増)である。日本発着の在来船が減少し、極東発着(三国間)コンテナ船が増加している。

(4) インド洋・アフリカ・中南米方面への航路は16航路(うち三国間8)、配船社4社で、1995年の航海実績は495航海(対前年比3.3%増)である。日本発着の在来船航路の一部がコンテナ化されたため、コンテナ航路の増加率が高い。

(5) 極東域内の航路は30航路(うち三国間7)、配船社33社で、1995年の航海実績は4,215航海(対前年比1.5%増)である。航海実績の対前年比は、わが国発着航路は0.7%減に対して、三国間航路が20.3%増となっている。

(6) 以上のほか、欧州内フィーダーサービス  
を含む三国間航路等は 8 航路で、その配船

船社は 3 社、1995年の航海実績は296航海  
(対前年比21.3%増) となっている。

【表1】 わが国船社が配船する外航定期航路一覧

航 路 名	配船社数 (1996.4.1 現在)	航海実績 (1995 年)	航 路 名	配船社数 (1996.4.1 現在)	航海実績 (1995 年)
欧州コンテナ	3	260	フィリピン/台湾コンテナ	2	104
地中海コンテナ	1	52	台湾/香港/ベトナムコンテナ	1	120
北米西・東岸・欧州コンテナ	1	52	マラッカストレイツコンテナ	1	156
北米大西洋岸コンテナ	1	52	シンガポール/西マレーシアコンテナ	1	52
北米北西岸コンテナ	2	156	シンガポール/スラバヤコンテナ	1	51
北米カリフォルニアコンテナ	3	312	欧州/南米西岸コンテナ	2	22
東豪州コンテナ	3	68	北米西岸/中米西岸コンテナ	*	-
西豪州コンテナ	2	27	豪州/ベルシャ湾コンテナ	1	52
ニュージーランドコンテナ	2	33	パナマ/カリブ/マナウス/パナマコンテナ	1	40
南アフリカコンテナ	2	35	南アフリカ/西アフリカコンテナ	2	31
南アフリカ/南米東岸コンテナ	1	52	三国間コンテナ航路 (25) 小計	4	1,332
南米東岸コンテナ	1	51	欧州・紅海・地中海・北アフリカ	1	18
南米西岸コンテナ	3	0	北西豪州	2	0
ホノルル/中米西岸コンテナ	1	21	ニュージーランド	2	34
台湾コンテナ	3	72	南太平洋	3	15
香港・海峡地コンテナ	3	100	カリブ海	1	6
台湾・フィリピンコンテナ	1	48	中米西岸	1	27
台湾・フィリピン・海峡地コンテナ	2	52	南米東岸 (パナマ経由)	1	21
インドネシアコンテナ	3	127	南米東岸 (南アフリカ経由)	*	-
バンコクコンテナ	4	313	南米西岸	*	-
上海コンテナ	5	144	東アフリカ	1	12
大連コンテナ	2	76	インド・パキスタン・ベルシャ湾	1	16
新港コンテナ	1	26	ベンガル湾	1	21
天津コンテナ	*	-	香港・海峡地	4	231
青島コンテナ	*	-	海峡地・サバ・サラワク	1	125
S L Bコンテナ	2	21	サバ・サラワク	2	6
(JNLコンテナ)	(2)	(2)	バンコク	2	169
コンテナ航路 (24) 小計	9	2,150	インドネシア	1	58
極東/欧州コンテナ	3	52	フィリピン	4	8
極東/地中海コンテナ	1	52	台湾・香港・フィリピン	1	72
地中海フィーダーコンテナ	1	26	台湾	9	614
ポルトガルフィーダーコンテナ	1	52	韓国	3	1,239
欧州/イベリアコンテナ	1	52	中国	11	160
極東/北米東岸コンテナ	1	52	ナホトカ	3	8
極東/北米太平洋岸コンテナ	3	52	西太平洋	2	12
極東/東南豪州コンテナ	3	0	パプアニューギニア	2	12
オーストラリア/東南アジアコンテナ	1	50	在来航路 (23) 小計	19	2,884
香港/ニュージーランドコンテナ	1	31	香港/パプアニューギニア	1	22
シンガポール/豪州コンテナ	2	52	極東/西太平洋	1	17
シンガポール/インド・パキスタン・スリランカ コンテナ	1	49	シンガポール/ミグロネシア	*	-
シンガポール/インド・パキスタン・スリランカ ・ベルシャ湾コンテナ	2	104	南米/オセアニア	1	21
シンガポール/ベルシャ湾コンテナ	1	52	三国間在来航路 (3) 小計	2	60
シンガポール/東アフリカコンテナ	*	-	合 計 (75航路)	34	6,426
極東/東アフリカコンテナ	1	28			
極東/南米西岸コンテナ	2	0			

【表2】 わが国船社の配船する外航定期航路（総括表）

航 路 名	航 路 数		配 船 社 数		航 海 数			
	1995.4.1 現 在	1996.4.1 現 在	1995.4.1 現 在	1996.4.1 現 在	1994年	1995年	増減	比率(%)
コンテナ航路 (日本発・着)	22	24	8	9	2,239	2,150	▲ 89	▲ 4.0
(三國間航路)	23	25	4	4	1,158	1,332	174	15.0
小 計	45	49	9	9	3,397	3,482	85	2.5
在来船航路 (日本発・着)	24	23	31	19	2,907	2,884	▲ 23	▲ 0.8
(三國間航路)	3	3	3	2	59	60	1	1.7
小 計	27	26	32	22	2,966	2,944	▲ 22	▲ 0.7
合 計 (日本発・着)	46	47	32	32	5,146	5,034	▲ 112	▲ 2.2
(三國間航路)	26	28	4	4	1,217	1,392	175	14.4
小 計	72	75	32	34	6,363	6,426	63	1.0

【表3】 航路の区分からみた配船状況

航 路 名	航 路 数		配 船 社 数		航 海 数				
	1995.4.1 現 在	1996.4.1 現 在	1995.4.1 現 在	1996.4.1 現 在	1994年	1995年	増減	比率(%)	
I 日本/欧州・地中海	コンテナ (日本発・着)	2	2	1	3	312	312	0	0.0
	在来 (日本発・着)	1	1	1	1	15	18	3	20.0
極東/欧州・地中海	コンテナ (三 國 間)	2	2	1	3	104	104	0	0.0
小 計		5	5	3	3	431	434	3	0.7
II 日本/北米	コンテナ (日本発・着)	3	4	3	3	661	572	▲ 89	▲13.5
極東/北米	コンテナ (三 國 間)	2	2	1	3	86	104	18	20.9
小 計		5	6	3	3	747	676	▲ 71	▲ 9.5
III 日本/オセアニア	コンテナ (日本発・着)	3	3	3	3	119	128	9	7.6
	在来 (日本発・着)	3	3	4	4	66	49	▲ 17	▲25.8
極東/オセアニア	コンテナ (三 國 間)	3	4	2	3	124	133	9	7.3
小 計		9	10	4	4	309	310	1	0.3
IV 日本/アフリカ・中南米	コンテナ (日本発・着)	3	5	3	3	77	159	82	106.5
	在来 (日本発・着)	4	3	3	2	148	54	▲ 94	▲63.5
極東/アフリカ・中南米	コンテナ (三 國 間)	0	1	2	2	-	-	-	-
極東/インド洋	コンテナ (三 國 間)	4	4	3	3	225	233	8	3.6
	在来 (三 國 間)	3	3	3	3	29	49	20	69.0
小 計		14	16	3	4	479	495	16	3.3
V 極東域内	コンテナ (日本発・着)	12	10	8	9	1,070	979	▲ 91	▲ 7.9
	在来 (日本発・着)	13	13	30	31	2,649	2,714	65	2.5
	コンテナ (三 國 間)	5	5	4	4	396	483	87	22.0
	在来 (三 國 間)	2	2	2	2	38	39	1	2.6
小 計		32	30	31	33	4,153	4,215	62	1.5
VI そ の 他	コンテナ (三 國 間)	3	3	2	2	130	130	0	0.0
(欧州内フィーダーサービス)	コンテナ (三 國 間)	4	4	2	3	93	145	52	55.9
(その他の方面)	在来 (三 國 間)	1	1	1	1	21	21	0	0.0
小 計		8	8	3	3	244	296	52	21.3
合 計		73	75	32	34	6,363	6,426	63	1.0

(注) 表1～3とも「外航定期航路一覧表」(1996年版)より作成した。ただし、

- ① 配船社数および航海実績については重複分を除外している（原本とは集計方法が異なる）。
- ② 表1の「航路名」欄の“\*”は1995年4月1日現在には航路が開設されていて、1996年4月1日までに廃止された航路である（表1の航路数には不算入）。これらの航路における1995年の航路数は把握されていない。
- ③ 表3の「航路区分」(I～VI)は当協会で作分けしたものである。この中の「極東」とはおおむね船舶安全法の「近海区域」とした。

## 業界団体を訪ねて

訪問団体 社団法人 日本化学工業協会

設立 昭和23年(1948年)4月20日

沿革 日本化学工業協会の沿革は、昭和17年10月に設立された「化学工業統制会」にはじまり、昭和21年3月設立の「化学工業連盟」を経て、昭和23年4月に「日本化学工業協会」として設立された。

思うに、戦中戦後の経済統制、傾斜生産、原料配分の任務を負っていたと思われる。戦後の混乱期、食糧、エネルギーの確保のためには硫酸等の化学肥料の増産が、石炭を掘るには産業火薬の増産が求められたであろう。

平成3年6月には、法人格を求めて社団法人日本化学工業協会に改組し今日に至っている。

目的 当協会は、化学工業に関する生産、流通および消費等の調査・研究ならびに化学工業に関する技術、労働および環境・安全等に係る諸問題の調査・研究ならびに対策の企画およびその推進等を行うことにより、化学工業の健全な発展を図り、もってわが国経済の繁栄と国民生活の向上に寄与することを目的として活動している。

事業 当協会は、前述の目的を達成するため、化学工業に関して次の事業を行うことを基本としている。

- (1) 化学工業に関する生産、流通、消費等の調査・研究
- (2) 技術、労働、環境・安全等に係る諸

問題の調査・研究ならびに対策の企画およびその推進

- (3) 優れた技術開発業績、安全成績等に対する表彰
- (4) 情報の収集および提供
- (5) 研修会・セミナー等の開催、普及および啓発
- (6) 内外関係機関等との交流および協力

### 組織等

会長	村田 一	昭和電工社長
副会長	三浦 昭	三菱化学社長
副会長	常盤 文克	花王社長
副会長	古田 武	鐘淵化学工業社長
理事	54名	(正副会長を除く)
監事	4名	
審議委員	222名	
会員	① 企業 194社	
	② 団体 84団体	
	③ 賛助会員 1社	

所在地 東京都千代田区霞が関3-2-6

東京倶楽部ビル



「夢・化学-2!」子ども実験ショー

## 最近の主要事業の動き

### 1. ICCA (国際化学工業協会協議会)との協調

米国、EC、カナダ等先進工業国の化学工業協会と協議会を設立し、国際的諸課題を協力して解決に努め、また ACIC (アセアン化学工業会議) を通じて、アセアン諸国の化学工業との協力を推進しつつある。

本年度の ICCA トップ会議は10月5日セビリヤ (スペイン) において開催され、①各国化学工業の現状報告、②レスポンシブル・ケアリーダーシップグループの報告、③ICCA 国際通商委員会の報告等について討議される。

### 2. レスポンシブル・ケア活動

当協会では、平成7年 JRCC (日本レスポンシブル・ケア協議会) を設立し、RC の本格的活動を開始した。RC (レスポンシブル・ケア) = 責任ある配慮といっても日本人にはなかなか馴染めないが、コモン・ローの国では道徳、慣習がすなわち法規範であり、自らの努力と責任で改善するのは当然のこと、欧米で一步先に、RC による化学物質、化学産業の安全の向上、環境の保護・改善が進められている。

当面 RC についての内外 PR が大切であるが、石油化学コンビナート毎の地域説明会、あるいは RCAP'97 TOKYO (アジア太平洋地域におけるレスポンシブル・ケア国際会議、平成9年5月開催) の他有害大気汚染物質の自主的削減

が重要な課題となっている。

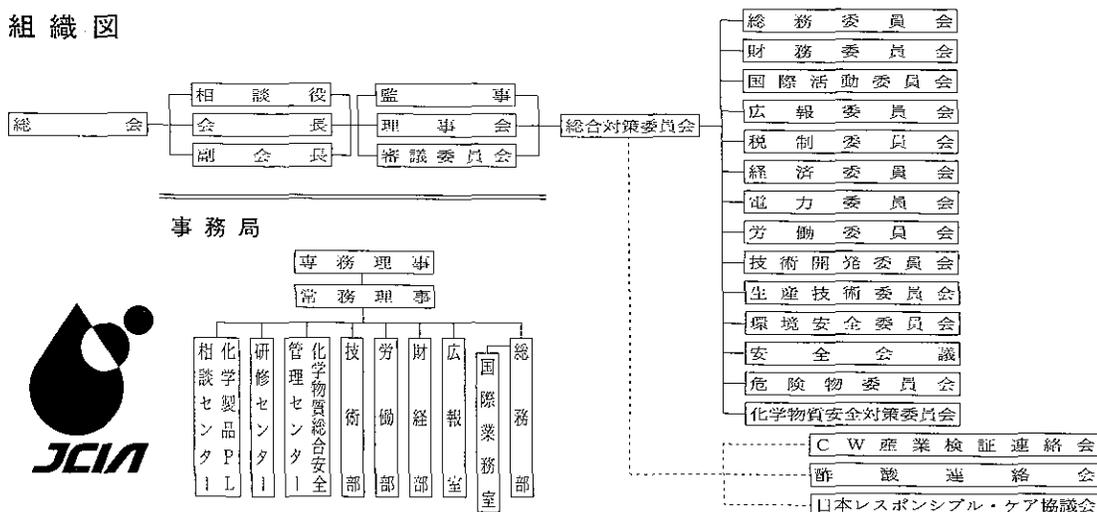
### 3. 「夢・化学-21」キャンペーン

人びとの化学と化学工業に対する理解と共感を広めたいとの願いを込めて、日本化学会、化学工学会、新化学発展協会および当協会の産・学4団体は、協同して平成5年度より、文部省、通産省の後援を得て「夢・化学-21」キャンペーンを開始した。

本年度の事業は、夏休みの中学生作文コンクール (応募7,000名)、高校生の大学化学実験体験 (各地34大学、参加者4,000名)、子ども化学実験ショー (於科学技術館、参加者4,000名超) の各事業がほぼ終了し、化学の週 (11月9日~17日) においては、映画と化学ミニ講演会 (上映・アウトブレイク、テーマ・再び牙をむいた感染症)、化学フォーラム (①平らなテレビを造る、②活性酸素とくらし)、記念講演会 (①東京会場、テーマ・生きもの——化学の夢はこの中に、②大阪会場、テーマ・生物界を陰で操る化合物) が開催される他本年度の特別プランとして高校化学クラブ研究発表大会に J. ワトソン博士 (註) が合流、日本の若人と交流され、ワトソンスピーチ「私の歩んだ足跡——ひとりの科学者としての半生」(同時通訳付) が行われる。

(註) J. ワトソン……DNA 二重らせん構造の論文を発表、分子生物学の幕開けを告げた。1962年共同研究者クリック博士と共にノーベル生理学・医学賞を受賞される。

## 組織図



# 海運雑学ゼミナール 第79回

## 数十枚の海図がCD 1枚に、 応用の可能性広がる 「電子海図」

コンピュータや人工衛星の登場で、航法技術が急速な進歩を遂げた現代の船舶でも、欠かすことのできないのが海図だ。水深や海底の地質、海底危険物の位置、潮流、航路、航路標識などの情報が詳細に書き込まれた海図は、船舶の安全航行のための情報の宝庫といえる。

外洋を航海する貨物船や客船のブリッジには、数百枚の海図が備えられ、さらに本社のチャートルームには数千枚にのぼる海図が保管されている。こうした膨大な量の海図情報により簡単にアクセスするために、近年の電子技術の進歩を背景に登場したのが電子海図だ。

一定範囲の水域を網羅する数十枚の海図をデジタル化し、1枚のCD（コンパクトディスク）に納めたもので、デジタル情報の特性を生かし、衛星からの位置情報やレーダー情報などと組み合わせることで利用できる。現在位置、コース、スピード等をディスプレイにリアルタイムに表示するなど、さまざまな情報の編集・加工が可能な点がその最大の特長だ。

さらに船橋の明るさに合わせた画面表示や自動スクロール、必要海図の自動ロード、拡大・縮小などもでき、従来の紙海図と比べより利便性の高いものとなっている。

概念としては、最近普及しているカーナビゲーション・システムに共通するが、その可能性は、高度自動運航システムへの応用など、今後の利用技術の開発によってさらに広がると見られ、21世紀に向けた安全航行の基盤技術としての期待は大きい。

日本では、海上保安庁水路部が、すでに国際的な規格に準拠した「東京湾至足摺岬」「北九



州至石垣島」「瀬戸内海及対馬至佐渡海峡」の3水域の電子海図を刊行しており、他の水域についても今後、順次刊行される予定だ。

## 欧州の王侯貴族を感嘆させた 17世紀の花形輸出品 「伊万里」

「伊万里」といえば、江戸時代初期に生まれた日本製磁器の世界的ブランド。佐賀県の有田市で生産されている「有田焼」の別名だが、かつての積出港が伊万里港だったことから、伊万里の名前で国内外に広まった。

朝鮮から渡来した李参平（のち帰化し初代金ヶ江三兵衛を名乗る）が1616年に磁器の焼成に成功したのが創始と伝えられ、寛永末期（1640年代）にはその技法がほぼ確立。製品は、染付、赤絵のほか、青磁、染錦など多様で、オランダ商人を通じてヨーロッパ諸国にも販路が開拓さ



れ、江戸時代を通じ日本を代表する輸出品の花形だった。

肥前鍋島藩は、技法の流出と過当競争による品質低下を恐れて藩の専売品とし、積極的にこれを保護した。そのため完成度はいよいよ高まる。とくに初代酒井田祐右衛門が中国の技法を研究して創始した「赤絵」は欧州でも好評で、当時の王侯貴族の熱心なコレクションの対象になり、やがてドイツのマイセンなどでも模倣製品が作られるようになる。

この頃の日本には、他にこれといった輸出品もなく、生糸や絹織物を中心とする大量の輸入品の代価を、当時の国際通貨の銀で支払っていた。伊万里は、そんな超赤字体質の日本の貿易構造の中で、唯一、世界に認められた一級の工芸品として気を吐いていたのである。

渡来技術をベースに、藩の保護政策のもとで緻密で華麗な独自のスタイルを完成し、鎖国のハンディを乗り越えて世界に広まった伊万里。外国製品の模倣を出発点に、創意工夫を積み重ね、やがて世界を席卷するに至った戦後日本の輸出産業の先駆的な存在ともいえそうだ。

## かけがえのない地球との共存を目指す海運の公害対策

海を活動の舞台とする海運にとって、地球環境問題への対応は重要な社会的責務だ。1992年には、原油の流出事故を防止するため、IMO（国際海事機関）によってタンカーの二重船殻化が義務づけられたが、他にも、地球環境保全の観点から取り組むべき課題は多い。

エンジンの排気ガス対策もその一つ。貨物船は、他の輸送機関と比べ、二酸化炭素や硫黄酸化物（SOx）、窒素酸化物（NOx）の単位輸送量当たりの排出量は圧倒的に少ない。しかし重油を燃料とする以上、その排出は避けられないため、現在、検討課題となっているのが、汚染物質の排出量の少ない燃料の使用の義務づけだ。とくに硫黄分濃度の低い重油を使うことは、SOxの排出量を低減する上で大きな意味をもつ。

将来的には、重油以外の燃料を使う低公害化エンジンも研究されている。候補は天然ガス、メタノールなどだ。天然ガスは、タービン機関を使う一部のLNG船で使用されているが、大型の船用ディーゼル機関は、重油以外の燃料が実用化されたことはなかった。しかし最近日本で、天然ガスやメタノールを燃料とするディーゼル機関が試作され注目されている。

船底防汚塗料も、無公害化が研究されている分野だ。わが国では有機スズの魚類への蓄積が懸念されるTBT（有機スズ化合物）塗料の使用をすでに禁止しているが、これも今後、全面禁止にする方向で国際的に検討が進んでおり、これに代わるより安全で効果的な防汚塗料の研究が進められている。

かけがえのない地球との共存を目指す海運界のこうした努力は、安全な大量輸送機関としての海運への信頼をより大きなものにするはずだ。

# 博物館探訪⑤

四国・九州

北海道地区から連載を始めました博物館探訪も、いよいよ最終回となりました。  
九州地区からは、異国情緒ゆたかな長崎にある「三菱重工業株式会社 長崎造船所史料館」と、  
門司港レトロを代表する「北九州市旧大阪商船」の2館を、四国地区からは金刀比羅宮の参道沿い  
にある「海の科学館」をそれぞれご紹介いたします。



## わが国初の本格的洋式工場に思いを馳せて

～三菱重工業株式会社 長崎造船所史料館～

階段と坂の街・長崎は、海へ海へと土地を広げた街でもあった。この造船所もその昔、度重なる埋め立てで敷地を拡張してきたそうだ。今では、対岸のグラバー邸の庭から手の届きそうな距離に艦装中の大きな船が見える。

造船所の前身の長崎製鉄所は、安政4年に着工、文久元年に竣工したわが国初の本格的な洋式工場である。歴史を感じさせるものの一つに「泳気鐘」と呼ばれるイギリス製の潜水器具がある。長崎製鉄所建設時の岸壁工事で海底調査用として使用されたもので、鐘の内側には椅子の役目を果たす板状のものを渡す所があり、2人向かい合って座れるようになっている。光を上丸窓から採る仕掛けで、鐘はクレーンで吊り下げたというから驚きだ。

こうした貴重な資料で明治・大正・昭和と進む時代の変遷を余すところなく伝えている。軍事機密だった故に資料がほとんど残されていない中での戦艦「武蔵」関連資料や、史料館開設に尽力した相川賢太郎元所長（現・取締役会長）が技術者に対する教訓として敢えて展示を命じたというスペイン向けタービンのローター破砕事故の破片など、歴史の証人ともいふべき資料



▲長崎造船所史料館

群に胸を打たれる。

造船所ならではの資料としては、客船の船内装飾の元となったカールスキーム（室内装飾画）がある。今はなき名船から今をときめく豪華客船までの“名画”の数々が、夢を乗せた客船航路へとあなたをいざなってくれるだろう。

### MEMO

三菱重工業株式会社 長崎造船所史料館  
(9:00～12:00 13:00～16:30)  
交通 JR長崎駅前から「立神」行バス  
20分「鮑の浦公園前」下車  
休館日 土・日・祝日  
要予約 長崎市鮑の浦町1-1  
0958-28-4134



## 門司港レトロ ～北九州市旧大阪商船～

全国の駅舎で唯一重要文化財に指定されているJR門司港駅を降りると、そこは門司港レトロタウン。古きよき時代がよみがえる街だ。

明治32年に開港した門司港は、かつて神戸・横浜と並び称される日本を代表する外国貿易港

であり、この洋館は人々の羨望の的となった。シンボルともいふべき八角形の高塔は、夜は多数の電灯をつけて灯台の代用にしたという。当時の新聞は次のように報じている。「夜間は海岸に燦然たる美観を現はすべく昼間は猶ほ化粧煉

瓦の色鮮やかなる新建築物は港頭の一偉観たるを失わざるなり」

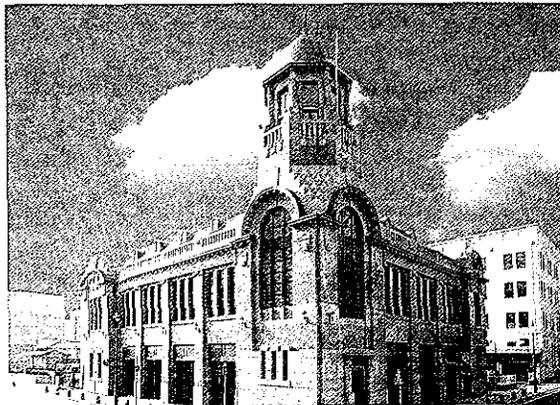
“門司港の美貌”と評された建物は大連航路の拠点として栄えた昔をしのぶに十分な風格がある。平成5年3月から始まった補修工事では、可能な限り忠実に復元され、時を経た外壁の色に合わせるために、何度もレンガを焼き直すなど細心の注意が払われたという。

現在は1階はコンサートや写真展など多目的

#### MEMO

北九州市旧大阪商船（9：00～17：00）  
交通 JR門司港駅より徒歩3分  
休館日 年末年始  
問合せ 北九州市門司区港町7-18  
093-321-4151

に利用できる海峡ロマンホールに、2階は門司港の変遷などが学べる海事資料室となっている。



▲北九州市旧大阪商船

## Topics! 讃岐富士を眺めて、屋上で操船体験!

～海の科学館～

「♪こんびらふねふね…」で名高い琴平の「海の科学館」は、今も航海の安全を祈願する人が絶えない金刀比羅宮の参道沿いにある。

入口の太鼓橋を渡り、一歩足を踏み入れると、そこは江戸時代の船着き場。期せずして実物大の真新しい“こんびらふね”に迎えられる。展示されているのは百石積の弁財船で、今で言う15トン積み船に当たるそうだ。

天気の良い日には、是非屋上へ行ってみよう。絶景を眺めながらの操船体験ができる。「動くブリッジ」と名付けられたこのコーナーは、何と舵輪を回すとブリッジ全体が左右に動き出す仕掛けなのだ。自分で回した角度だけナマの景色

が動くのは新鮮な感覚で、これぞまさしく船長気分を満喫できる。眼下に広がる讃岐平野を見渡せば、やさしい稜線の讃岐富士が実にきれいに見えて素晴らしい。

“こんびらまいり”の道すがら、楽しみながら、海と船への知識を深めてはいかがだろうか。

#### MEMO

海の科学館（9：00～17：00）  
交通 JR・琴平電鉄琴平駅下車  
徒歩10～13分  
金刀比羅宮参道石段22段目左折スグ  
休館日 年中無休  
問合せ 香川県仲多度郡琴平町953  
0877-73-3748

### 取材中に見つけた小さな資料館

#### 粟島海洋記念館（香川県・詫間町）

海の科学館での取材中に、こんな情報を得た。「粟島に行ってください。旧国立粟島海員学校の校舎を利用した海事資料館があるから」

早速、9月のある晴れた日に須田の港から一日8往復という船に乗り込んで、粟島へ向かった。船が近付くにつれ、島の中央に建つライトブルーの校舎が、緑豊かな山を背にして存在感を増してくる。海風も肌に心地よい。

案内して下さった詫間町役場粟島出張所の山下係長は「この島は、海とは切り離せません。明治30年に設立された日本最古の海員養成学校は、残念ながら昭和62年に廃校になりましたが、

夏には長期の離島生活体験宿泊を行い、海員学校のOBが中心になって子供たちに海の魅力を伝えているんです」と熱っぽく語ってくれた。

船のスクリューの形をした小さな島を訪ねれば、忘れかけていた海洋国日本の原点が見えてくるかもしれない。

#### <MEMO>

交通 JR詫間駅下車 バスで10分須田港下車 須田港より船で15分  
休館日 月曜日・祝日の翌日・年末年始  
問合せ (体験宿泊も)  
詫間町役場 総務課 粟島出張所  
香川県三豊郡詫間町大字粟島861-17  
0875-84-7001



# 北九州便り



## 関門国際航路の早期整備について

関門航路は、一般貨物船をはじめコンテナ船・鉱石運搬船・フェリーボート等、1日約700隻にのぼる大小さまざまな船舶が通航する長大航路です。

これは神戸・横浜等わが国の重要港湾より関門諸港を経て、韓国、中国、東南アジア方面はもとより、ヨーロッパ等に至る国際航路の要衝であるとともに、瀬戸内海と九州および日本海側を結ぶ内航幹線航路の要衝でもあるからです。

しかしながら、本航路は地形的な制約から狭隘で延長が40数kmにおよび、かつS字型に屈曲しているうえ、潮流が速く複雑であることなどから海難事故（衝突・座礁など年平均33件）も多く発生しており、わが国有数の海の難所となっています。このような状況に対処するため、本航路の整備は明治43年から今日まで国の直轄事業として実施されており、昭和49年には開発保全航路として指定を受け整備の促進が図られています。しかしながら、近年経済情勢の変化は物資流通におけるコンテナ化を進展させており、わが国重要港湾においてもこれらに対処すべくコンテナバースが整備あるいは計画されています。このことから国際航路および国内航路の要衝として今後とも重要な役割が期待される本航路においても、今後ますます通航船舶の大型化の進展等が予想されるため、これに対処した安全な航路の整備が強く求められているところであります。

### 1. 航路整備計画

関門航路は、昭和20年に航路水深10m（幅員500～900m）、昭和43年に水深11m（幅員500～1,200m）、平成元年には水深12m幅員500mを確保しており、現在13mで整備中であり、平成12年までに早瀬瀬戸・大瀬戸～六連地区間整備完了予定である。

しかしながら、関門航路を利用する通航船舶が大型化する傾向にあり、

- ① 2万%以上の船舶の通航隻数は、10年前に比べ入港船で1.5倍、通航船で1.3倍となっている。（平成7年度調査）

- ② 日韓寄港コンテナ船（東京湾および大阪湾と釜山間）のうち、関門航路を利用せずに鹿児島沖を迂回した船舶が約5割に達している。

以上のことから、関門航路が国際航路としての役割を果たすためには、4万%級のコンテナ船が通航可能な水深14mに整備を進めていく必要がある。

### 2. 事業費予算

整備のため、毎年70～80億円の事業費を投じている。参考までに過去実施額は、以下のとおりとなっている。

第7次港湾整備5箇年実施額

（昭和61年～平成2年度）：374億円

第8次港湾整備5箇年実施額

（平成3年～平成7年度）：391億円

8年度以降については、第九次港湾整備5箇年計画（案）（平成8年～12年度）400億円が政府案として決定されている。

関門航路整備第9次5箇年計画（案）

地区名	第9次5箇年計画（H8～H12）		整備概要	備考
	数量	事業費		
南東水道	万㎡ 268	億円 119	幅員 700m 航路-14m	・越前部（200m）の-13m化を完成させる
中央水道	300	163	幅員2,200m 航路-14m	・-14m化に着手する ・（-13m以浅部を優先的に整備する）
早瀬瀬戸	11	59	幅員 500m 航路-14m	・早瀬瀬戸の最狭部の中央部の-13m浚渫を実施する
大瀬戸 六連	49	33	幅員 500m～1,300m 航路-14m	・平成8年度に-13m化が概ね完了する ・-14m化に着手する（-13m以浅部を優先的に整備する）
六連島泊瀬	63	26	幅員 900m～1,200m 航路-15m	・下関人工島のコンテナバースの併用が始まる前までに-14m×500mの航路を暫定的に供用する
合計	400		※-14m化は第一段階として幅員500mで当航路を進める	

第四港湾建設局では、この浚渫土砂を有効活用して、東側は平成17年に開港が予定されている新北九州空港、将来の白野江人工島の造成に、西側は若松響灘の大水深（-15m）コンテナバース建設並びに下関港沖合人工島（-12m）の造成に活用する計画にて、一石二鳥効果を期待しているところである。

ご承知のとおり全国には16の保全航路がありますが、運輸省はその重要性、緊急性から全国航路整備予算約100億円のうち75～80%を現状関門航路に割り当てています。なお、これが事業費予算獲得のため当関門航路においては、毎年、関門航路整備期成同盟会（会長：北九州市長、副会長：下関市長および九州地区船主会議長）が予算獲得のため上京のうえ陳情行動を行っており、当協会本部をはじめ在京大手船社にも協力参加を頂いておりますことを申し添えます。（九州地区事務局長 石田 昭夫）

# 海運日誌

9月

2日 アジア船主フォーラム船舶保険委員会第3回中間会合が香港で開催され、アジア保険市場創設の可能性についての調査を英国大手保険ブローカーを中心に各国保険者とともに行うこと等を確認した。

(P.19海運ニュース1参照)

3日 パナマ運河委員会は、2年連続(1997年:8.7%、1998年:7.9%)の大幅な料率引き上げ等を内容とした通航料改定案を発表した。(P.21囲み記事参照)

5日 港運労使は、10日で期限切れとなる日曜日完休制度の例外措置に関する協定について、さらに6カ月間暫定延長し、期限を1997年3月10日までとすることで合意した。

6日 IMOの第40回復原性・満載喫水線・漁船小委員会(SLF)が2日からロンドンで開催され、ダブルハルトンカーの非損傷時復原性規則について、兼用船を除き荷役中の非損傷時復原性基準をハードのみで満足させるという案が採択された。

9日 ロイヤル・ネドロイド・グループ(オランダ)とP&O(英国)は、それぞれ傘下の定期船部門を1996年末までに合併させ、新会社「P&Oネドロイド・コンテナライ

ン」を発足させることで基本合意に達したと発表した。これにより、世界最大級の定期船会社が誕生することとなる。

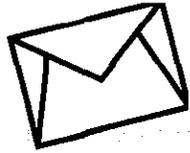
◎ ISMコード認証取得促進協議会が発足した。海運会社・海事団体など11社・団体が設立メンバーとなり、ISM(国際安全管理)コードの認証取得に向けた環境整備を行うもの。

◎ 運輸省は、8月の新造船建造許可実績をまとめた。それによると、国内・輸出船合計で、ULCC3隻・VLCC1隻を含む27隻・112万4,799%となった。

18日 大蔵省関税局は、入港から輸入許可までのいわゆる「通し」の所要時間に関する調査結果をまとめた。海上貨物の「通し」にかかる時間は95時間となり5年前に行った前回調査の168時間に比し、半分近くにまで短縮された。

30日 日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)の国際船舶制度推進調査委員会第5回会合が開催された。

(P.4 SHIPPINGフラッシュ2参照)



## 9月の定例理事会の様様

(9月18日、日本船主協会役員会議室において開催)

## 平成9年度 海運関係予算・税制要望について

(P.2 シッピングフラッシュ1参照)

## 政策委員会関係報告事項

1. 海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会の様様について  
(P.4 シッピングフラッシュ2参照)
2. SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会への今後の対応について  
(P.4 シッピングフラッシュ2参照)
3. 第7回日韓船主協会会談について (省略)

## 労務委員会関係報告事項

1. 第84回 ILO 海事総会について (省略)

## 陳情書・要望書 (9月)

宛先：運輸大臣

件名：船舶の特別償却制度の存続等についての  
お願い

要旨：(P.2 シッピングフラッシュ1参照)

## 海運関係の公布法令 (9月)

- ㊦ 海上運送法施行規則及び運輸省組織規程の一部を改正する省令  
(運輸省令第49号、平成8年9月6日公布、平成8年10月1日施行)
- ㊦ 船員に関する勤労者財産形成促進法施行規則の一部を改正する省令  
(運輸省令第52号、平成8年9月26日公布、平成8年10月1日施行)

## 国際会議の開催予定 (11月)

BIAC 海運委員会

11月12日 パリ

OECD 海運委員会

11月13日・14日 パリ

日本マレーシア経済協議会

11月26日・27日 クアラルンプール

## 「船協海運年報1996」および「SHIPPING NOW 1996 日本の海運」の刊行

当協会では、各種海運関係資料を作成しておりますが、今般「船協海運年報1996」および「SHIPPING NOW 1996 日本の海運」を刊行いたしました。

「船協海運年報」は、総論において世界と日本の経済や海運の概況を、各論で当協会の諸活動を詳述したものです。また、「SHIPPING NOW」では、日本海運の現状等を一目で理解できるよう、最新の資料に基づくグラフやカラー写真を豊富に使用し、簡単な説明を付しております。

入手ご希望の方は下記までお問い合わせ下さい。なお、「船協海運年報」は、1部3,500円の実費頒布、「SHIPPING NOW」は無料配布となっております。

〈問い合わせ先〉 (社)日本船主協会 調査広報部

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL 03-3264-7181 FAX 03-3262-4757

# 海運統計

## 1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1980	29,382	31,995	▲ 2,612	30.4	32.0
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1993	40,202	26,826	13,376	▲ 6.5	▲ 9.1
1994	40,498	28,104	12,393	0.7	4.8
1995	41,531	31,549	9,982	2.6	12.3
1995年9月	3,818	2,699	1,118	6.4	12.4
10	3,561	3,020	540	3.9	20.2
11	3,605	2,931	674	7.5	16.2
12	4,009	2,899	1,110	6.9	18.2
1996年1月	3,028	2,967	61	11.4	21.4
2	3,625	2,977	648	3.7	25.4
3	4,111	2,991	1,120	2.5	10.1
4	3,645	3,328	317	5.1	31.1
5	3,406	3,179	227	14.2	32.8
6	3,664	2,934	730	7.4	21.1
7	3,826	3,328	498	17.5	35.9
8	3,455	3,104	350	8.1	16.7

\* 大蔵省が1996年4月に主な統計を円・ドルの表示から円表示のみに一本化したのに伴い、円ベースの表示とする。

## 2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

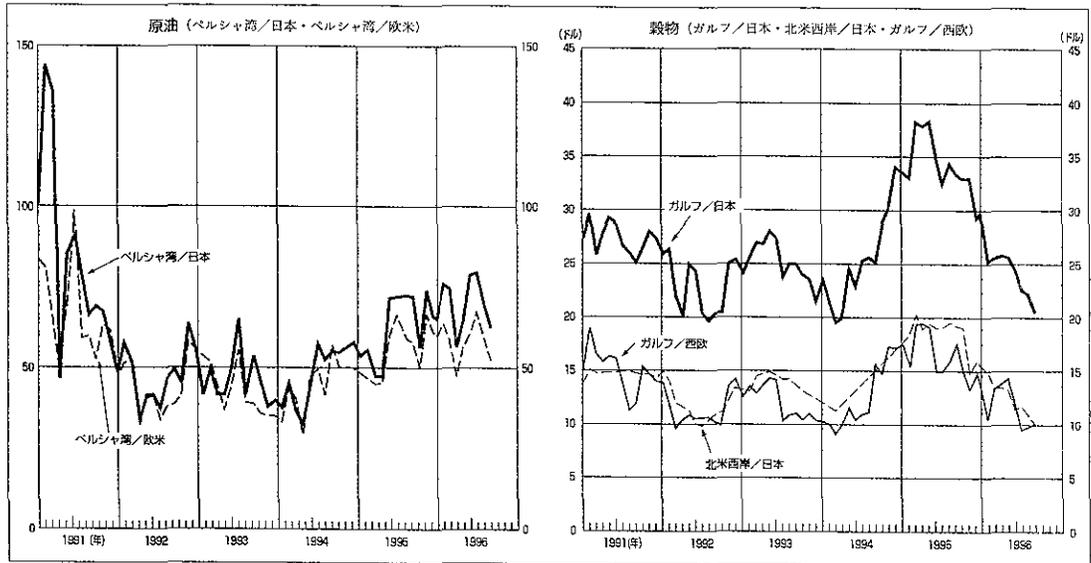
年月	年間 月間	平均	最高値	最低値
1985		238.54	200.50	263.40
1990		144.81	124.30	160.10
1991		134.55	126.35	141.80
1992		126.62	119.15	134.75
1993		111.19	100.50	125.75
1994		102.24	96.45	109.00
1995		94.06	80.30	104.25
1995年10月		100.65	99.70	101.80
11		101.92	100.70	103.85
12		101.85	101.07	102.85
1996年1月		105.84	104.40	107.40
2		105.73	104.40	107.25
3		105.86	105.25	107.15
4		107.46	104.80	108.70
5		106.51	104.82	108.80
6		108.86	107.80	109.42
7		109.32	107.30	111.10
8		107.75	106.65	108.44
9		109.75	108.88	110.97

## 3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				穀物	石炭	鉱石	屑鉄	砂糖	肥料	その他		
1990	132,265	3,091	129,174	43,613	32,043	43,626	805	4,716	4,173	198	90,980	14,326
1991	127,095	2,462	124,633	35,022	34,538	44,554	761	3,519	5,043	1,196	102,775	25,131
1992	196,312	16,996	179,316	54,719	54,731	61,197	576	3,064	4,023	1,006	87,735	16,530
1993	172,768	8,470	164,298	56,033	42,169	59,167	408	2,353	3,357	811	108,546	26,003
1994	180,978	11,264	169,714	44,993	44,251	68,299	2,634	3,477	4,430	1,630	176,407	46,876
1995	172,642	4,911	167,731	48,775	52,371	57,261	1,526	1,941	5,054	803	154,802	49,061
1996												
1	21,164	572	20,592	7,289	7,101	5,410	190	90	392	120	12,610	2,975
2	15,175	145	15,030	4,756	4,260	5,131	117	403	310	53	11,194	1,691
3	16,115	280	15,835	4,044	6,689	4,548	55	305	188	6	15,983	2,566
4	15,038	0	15,038	3,543	5,130	5,939	55	224	125	22	12,815	1,807
5	20,291	254	20,037	3,866	8,737	6,275	115	295	667	82	12,566	2,198
6	16,774	60	16,714	4,385	6,644	4,626	88	347	584	40	10,772	647
7	23,242	618	22,624	5,839	6,512	9,269	38	322	550	94	9,047	1,612
8	14,566	210	14,356	2,839	5,262	5,459	53	304	430	9	9,138	1,934
9	16,595	0	16,595	5,095	5,675	4,861	35	475	262	192	8,815	1,627

(注) ①マリティム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	1994		1995		1996		1994		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	42.50	32.00	60.00	54.50	67.50	57.50	37.50	30.00	50.00	47.50	58.00	52.50
2	39.05	31.25	55.50	49.50	75.00	67.50	35.00	30.00	49.00	41.00	65.00	55.00
3	46.00	37.50	56.00	51.00	72.50	67.50	46.00	32.50	47.50	42.50	57.50	47.50
4	38.50	31.80	47.50	44.50	55.00	46.00	41.00	32.00	45.00	40.00	47.50	39.00
5	37.00	35.00	47.50	42.50	64.75	51.50	34.50	30.00	45.00	40.00	55.00	42.50
6	44.50	32.00	72.50	54.00	79.50	65.00	42.50	30.00	57.50	45.00	62.50	52.50
7	53.50	39.50	73.00	63.50	79.75	69.00	47.50	38.00	67.50	55.00	67.00	57.50
8	60.00	44.00	73.00	63.50	70.00	65.00	Below 50	38.00	59.00	55.00	60.00	55.00
9	51.50	40.00	72.50	60.00	64.50	56.00	42.50	35.00	58.00	42.50	52.50	49.50
10	55.50	48.00	53.75	50.50			47.50	37.50	50.00	42.50		
11	55.00	47.50	73.00	52.50			57.50	45.00	62.25	45.00		
12	58.00	48.50	68.25	60.00			50.00	45.00	60.00			

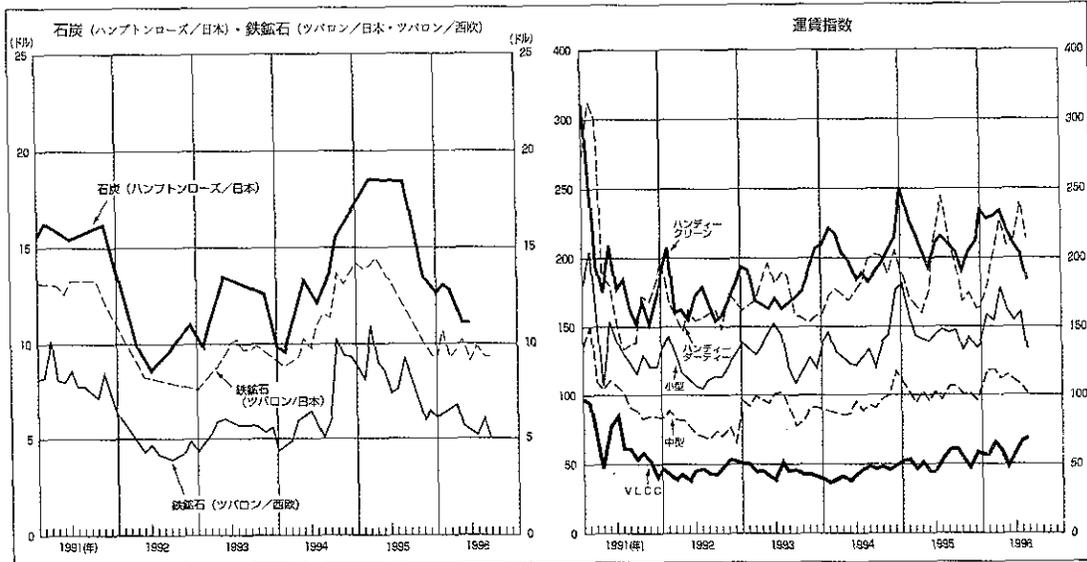
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万D/W以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・北米西岸/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル)

月次	ガルフ/日本				北米西岸/日本				ガルフ/西欧			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	33.00	29.00	29.20	24.75	—	—	15.35	14.85	17.25	16.00	13.25	11.50
2	32.50	31.00	25.15	23.00	17.65	—	14.90	13.75	15.40	15.25	10.75	10.00
3	37.50	32.00	25.25	23.50	20.50	18.60	13.50	13.20	19.00	15.25	13.50	12.15
4	37.00	33.00	25.50	22.50	18.60	18.40	13.50	13.20	—	19.00	—	13.85
5	38.00	32.00	25.35	22.50	19.75	—	13.25	13.15	18.75	17.50	14.00	11.58
6	34.75	31.00	24.00	21.00	18.75	18.50	—	11.50	15.00	13.60	—	—
7	32.50	31.50	22.50	19.90	18.50	18.00	11.75	10.25	15.50	13.50	—	9.25
8	34.50	32.50	22.00	20.00	19.50	18.60	—	—	—	16.50	—	—
9	33.50	32.00	20.50	18.25	18.65	18.50	—	10.00	17.50	15.10	10.00	8.00
10	33.00	25.25	—	—	18.50	17.75	—	—	15.00	11.00	—	—
11	33.00	25.40	—	—	—	14.50	—	—	13.00	11.50	—	—
12	29.00	26.25	—	—	16.25	15.00	—	—	14.75	14.00	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万D/W以上8万D/W未満の船舶によるもの。 ③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (ハンプトンローズ/日本)・鉄鉱石 (ツバロン/日本・ツバロン/西欧) (単位:ドル)

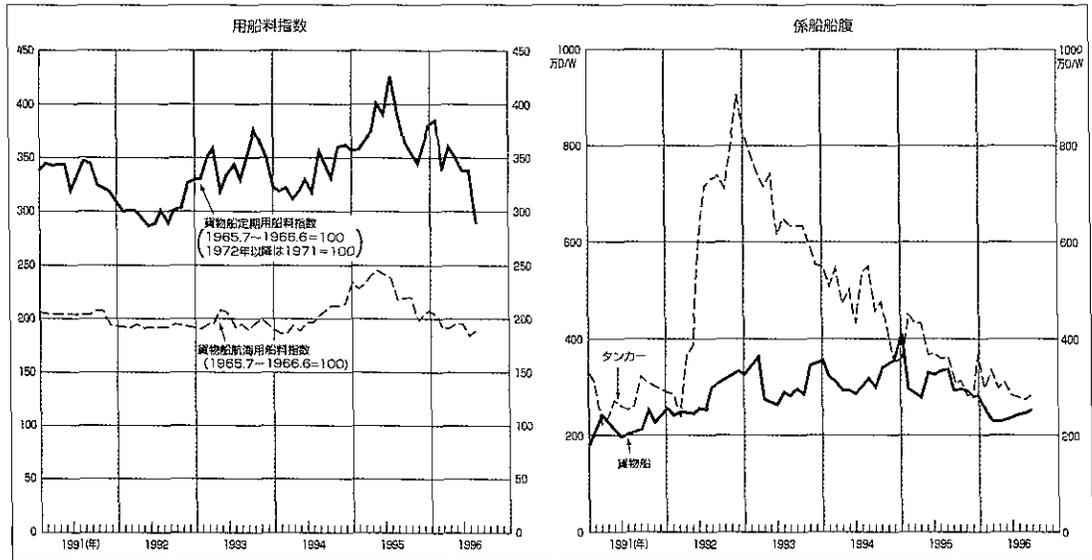
月次	ハンプトンローズ/日本(石炭)				ツバロン/日本(鉄鉱石)				ツバロン/西欧(鉄鉱石)			
	1995		1996		1995		1996		1995		1996	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	12.50	—	14.20	—	9.20	—	—	—	6.25	6.15
2	—	—	13.00	12.95	13.75	—	11.00	—	8.00	—	6.50	5.65
3	18.50	—	12.75	—	13.50	—	9.00	—	11.25	9.80	—	—
4	—	—	—	—	13.90	—	—	—	8.70	—	6.80	6.25
5	—	—	11.25	—	—	—	10.25	—	8.25	7.75	5.95	—
6	—	—	11.25	—	—	—	8.25	—	7.45	7.10	—	—
7	—	—	—	—	—	—	9.90	8.10	7.50	—	5.15	5.10
8	18.25	—	—	—	—	—	9.20	9.00	8.50	7.50	6.00	4.75
9	—	—	—	—	—	—	9.00	—	—	—	5.00	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	13.45	—	—	—	—	—	—	—	6.20	—	—	—
12	—	—	—	—	9.25	8.10	—	—	6.45	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。②いずれも10万 D/W 以上15万 D/W 未満の船舶によるもの。  
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	1994				1995				1996						
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	
1	37.6	90.6	133.7	161.9	211.7	51.6	115.6	176.2	184.3	250.5	60.8	102.8	136.9	162.3	233.6
2	34.2	88.8	144.2	171.0	221.3	53.4	105.3	154.9	169.6	226.4	60.3	120.0	157.8	178.4	228.4
3	37.1	88.1	130.8	175.2	219.2	48.0	98.7	145.6	162.9	215.7	66.6	120.2	153.6	202.1	229.6
4	37.9	88.2	125.7	171.7	203.5	50.3	101.2	141.6	159.4	214.9	61.4	113.6	178.0	228.1	233.3
5	36.6	93.6	124.5	169.1	199.4	44.9	94.8	139.9	175.5	187.4	49.1	116.6	160.9	210.1	220.9
6	34.2	88.6	125.9	175.6	183.1	44.9	101.0	144.5	217.4	210.9	57.4	113.5	153.3	215.0	211.6
7	37.8	91.5	129.7	185.4	188.5	56.2	95.1	147.2	242.4	217.6	66.5	106.2	160.2	241.0	203.9
8	45.7	88.7	123.9	199.1	181.9	63.2	107.8	144.6	214.3	212.8	69.5	100.6	135.8	217.4	181.0
9	47.8	93.1	133.8	201.7	186.4	63.7	106.5	147.6	191.7	203.7	—	—	—	—	—
10	44.6	96.6	142.2	200.2	196.4	53.7	100.0	134.6	166.3	189.1	—	—	—	—	—
11	48.2	102.1	153.4	188.6	199.3	48.9	100.6	142.9	174.7	207.2	—	—	—	—	—
12	47.5	117.6	173.1	209.4	214.9	61.4	96.5	131.8	162.7	214.9	—	—	—	—	—
平均	40.8	94.0	136.7	184.1	200.5	53.4	101.9	146.0	185.1	212.6	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING-NEWS-INTERNATIONAL はロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の発表様式が87年10月より次の5区分に変更された。カッコ内は旧区分 ④VLCC: 15万1000トン(15万トン)以上 ⑤中型: 7万1000~15万トン(6万~15万トン) ⑥小型: 3万6000~7万トン(3万~6万トン) ⑦H・D ニハンディ・ダーティ: 3万5000トン(3万トン)未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 5万トン(3万トン)未満。



8. 貨物船用船料指数

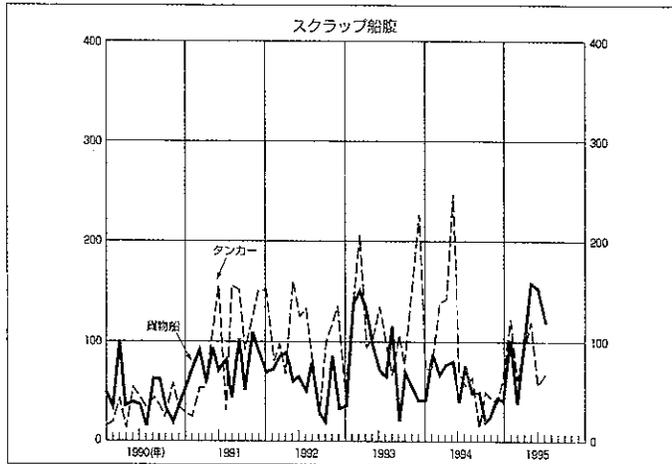
月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1	215.0	208.0	194.0	189.0	234.0	207.0	306.4	343.0	323.0	327.0	358.0	380.3
2	198.0	202.0	192.0	185.0	227.0	202.0	318.0	326.0	326.0	320.0	358.0	386.6
3	199.0	195.0	191.0	185.0	229.0	192.0	325.0	320.0	327.0	324.0	366.0	339.4
4	207.0	192.0	194.0	198.0	243.0	192.0	335.0	300.0	356.0	310.0	377.0	363.0
5	205.0	191.0	195.0	191.0	245.0	196.0	344.0	302.0	366.0	318.0	402.0	350.0
6	205.0	195.0	209.0	198.0	239.0	195.0	342.0	301.0	319.0	334.0	390.0	339.0
7	208.0	190.0	206.0	198.0	230.0	186.0	349.0	295.0	335.0	320.0	426.0	339.0
8	206.0	191.0	194.0	202.0	218.0	189.0	342.0	288.0	346.0	360.0	391.0	289.0
9	206.0	191.0	196.0	208.0	220.0		318.0	293.0	328.0	349.0	364.0	
10	205.0	191.0	188.0	212.0	221.0		325.0	301.0	351.0	333.0	355.0	
11	206.0	193.0	196.0	212.0	198.0		335.0	289.0	372.0	363.0	344.2	
12	208.0	196.0	200.0	219.0	209.0		349.0	300.0	349.0	367.0	374.7	
平均	205.7	194.6	196.3	199.8	226.1		332.4	304.8	341.5	335.4	375.5	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。( SHIPPING・ニューズ・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100。

9. 係船船腹量の推移

月次	1994				1995				1996									
	貨物船		タンカー		貨物船		タンカー		貨物船		タンカー							
	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W	隻数	千G/T千D/W						
1	329	2,476	3,203	91	2,975	5,556	289	2,399	3,238	65	2,195	4,134	272	2,210	2,778	66	2,058	3,735
2	310	2,333	3,017	80	2,656	5,021	288	2,290	3,017	68	2,472	4,710	257	2,005	2,506	60	1,636	2,980
3	312	2,304	3,000	84	2,813	5,326	284	2,281	2,999	67	2,234	4,219	245	1,911	2,392	62	1,862	3,305
4	303	2,198	2,808	81	2,534	4,749	271	2,151	2,857	66	2,205	4,127	236	1,856	2,326	60	1,694	2,983
5	291	2,158	2,816	82	2,601	4,901	271	2,267	3,136	61	1,933	3,459	229	1,854	2,336	56	1,754	3,120
6	288	2,118	2,825	85	2,300	4,215	272	2,257	3,093	66	2,188	3,562	220	1,833	2,353	55	1,679	2,841
7	293	2,193	2,999	86	2,644	5,075	269	2,120	2,916	66	1,981	3,515	218	1,828	2,412	56	1,665	2,800
8	282	2,272	3,136	88	2,688	5,171	273	2,154	2,954	67	1,893	3,341	223	1,854	2,421	53	1,571	2,708
9	278	2,244	3,077	85	2,333	4,412	265	2,110	2,899	68	1,757	3,085	234	1,950	2,562	55	1,657	2,800
10	293	2,288	3,115	84	2,526	4,691	274	2,178	2,920	68	1,870	3,165						
11	297	2,349	3,210	73	2,204	4,040	265	2,151	2,850	63	1,671	2,786						
12	294	2,446	3,315	66	1,970	3,652	272	2,142	2,724	64	1,627	2,860						

(注) ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・マンスリーリスト・オブ・レイドアップベッセルズによる。



### 10. スクラップ船腹量の推移

月次	1994						1995						1996					
	乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー			乾貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	20	185	342	8	226	439	28	329	459	10	390	769	34	240	353	12	328	631
2	40	813	1,464	11	468	941	40	594	968	7	332	798	28	564	1,014	11	620	1,211
3	60	843	1,562	24	1,079	2,122	51	426	602	11	643	1,313	23	241	368	9	329	619
4	49	715	1,284	18	469	912	27	433	751	11	790	1,392	50	577	941	15	477	903
5	36	530	927	14	534	1,057	42	458	792	18	1,232	2,473	44	922	1,592	18	638	1,207
6	40	422	768	12	661	1,351	21	219	352	8	362	694	46	586	1,537	7	274	568
7	34	383	675	8	524	1,016	31	498	730	13	290	532	41	722	1,174	12	328	646
8	59	751	1,245	7	339	702	36	318	408	12	331	651						
9	24	141	210	10	595	1,166	21	274	410	4	66	124						
10	32	475	795	10	413	798	22	131	143	8	244	491						
11	33	371	617	14	700	1,418	27	165	200	6	223	420						
12	25	286	464	15	1,138	2,345	28	223	364	9	292	340						
計	452	5,915	10,353	151	7,146	14,267	374	4,068	6,179	117	5,065	9,997						

(注) ①ブレームン海運経済研究所発表による。②300G/T 300D/W以上の船舶。③乾貨物船は兼用船、撤積船、一般貨物船、コンテナ船、客船が含まれる。④タンカーにはLNG/LPG船および化学薬品船を含む。⑤四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

「海運統計」欄の各種資料の掲載は下記のとおりとなっています。

統 計 資 料 名	
1. 世界船腹量の推移	○12. 主要航路の成約運賃（穀物）
2. 日本商船船腹量の推移	○13. 主要航路の成約運賃（石炭・鉄鉱石）
3. わが国外航船腹量の推移	○14. タンカー運賃指数
4. 世界の商用船建造状況	○15. 貨物船用船料指数
5. わが国の建造許可船舶の竣工量と造船所手持工事船舶量推移	○16. 係船船腹量の推移
6. 世界の主要品目別海上荷動き量	○17. スクラップ船腹量の推移
7. わが国の主要品目別海上荷動き量	18. わが国貿易の主要貨物別輸送状況
○8. わが国貿易額の推移	19. 日本船の輸出入別・船種別運賃収入
○9. 対米ドル円相場の推移	20. 内航船の船腹量
○10. 不定期船自由市場の成約状況	21. 国内輸送機関別輸送状況
○11. 主要航路の成約運賃（原油）	22. 内航海運の主要品目別輸送実績

・○印の10項目については毎月掲載、その他の項目は適宜掲載している。

10月。季節は秋。古今東西、人々はこの秋という言葉に種々の想いを抱いているようで、スポーツの秋と想い浮かべる方や、食欲の秋、読書の秋を連想される方もいらっしゃるでしょう。

また、そんな悠長な事を言っている場合じゃないよと選挙区を駆け廻っている先生方（この10月号がお手元に届くころには、その結果が出ていることと思います）もいらっしゃるようですが、さて、ベルレーヌの「秋の日の ヴィオロンの ためいきの」などとは全く無縁な私の秋について。

まず、収穫の秋であり、農耕民族の血を引く私にとって、こがね色に豊かに実った稲穂のイメージが第一番となります。そして、熟した柿や栗、リンゴ等の果物やき

## 編集後記

のこであり、次いで、あぶらののった魚介類の順。鍋でも生食でも美味しい今が旬の牡蛎や戻り鰹も結構ですが、銀色に光る名刀のようなサンマが代表選手です。秋刀魚、秋光魚などとも書くようですが、栄養豊富でしかも安値なサンマは何といっても庶民の味方。

一方、秋の味覚の王様ともいうべき、松茸はほとんど我が家ではお目にかかれず、庶民の敵にも近い存在に思えてしかたがない。

おっと忘れてはいけないのが、新酒の季節。ビールメーカーは昨今季節ごとの期間限定ビールを発売し、あの手この手の販売合戦を

繰り広げていますが、古代サクソン民族は、10月を「ブドウ酒の月」（ワインマンス——ブドウ酒を作る月）と呼んでいたそうであり、ビールもまた、10月醸造のビールが旨いのだそうです。

さて、ここまで書いてくると私の収穫の秋に関するネタもそろそろ尽きてきたこともあり、今宵、秋のビールと肴を味わいつつ、春も秋もどこかに置き忘れた厳冬の海運界を、秋という字と心という字をつないで「愁う」ことにしたいと思います。

飯野海運

管理部課長

久保 筆法

せんきょう10月号 No. 435 (Vol. 37 No. 7)

発行◆平成8年10月20日

創刊◆昭和35年8月10日

発行所◆社団法人 日本船主協会

〒102 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)

TEL. (03) 3264-7181 (調査広報部)

編集・発行人◆植松 英明

製作◆大洋印刷産業株式会社

定価◆400円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

# 会 員 紹 介

会社名：日産専用船務

(英文名) NISSAN MOTOR CAR CARRIER CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 川名義一

本社所在地：東京都中央区築地4-1-1 東劇ビル

資本金：640百万円

創立年月日：1965年6月12日

従業員数：海上0名 陸上53名 計53名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	47.287%	14.870%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	9隻	356.665%	129.607%

主たる配船先：北米、欧州

事業概要：当社は自動車専用船を保有し、日産自動車の北米・カナダ・ヨーロッパ向け輸出自動車の輸送を主に行っています。また復航において、アメリカ車、ヨーロッパ車の日本向け輸送および三国間輸送を行っています。

当協会会員は148社。  
(平成8年10月現在)



会社名：日伸海運株式会社

(英文名) NISSHIN SHIPPING CO., LTD.

代表者(役職・氏名)：取締役社長 藤井彌生

本社所在地：東京都中央区京橋1-17-10 内田洋行京橋ビル

資本金：30百万円

創立年月日：1967年5月10日

従業員数：海上0名 陸上17名 計17名



所有船状況	遠洋・近海・沿海	1隻	—%	—%
運航船状況	遠洋・近海・沿海	2隻	33.298%	59.512%

主たる配船先：不定(全世界)

事業概要：韓国・香港船主の日本総代理店、運航業務、売買船仲介業、その他海運業一般を行っています。

# 船が支える日本の暮らし



**JSA**  
*The Japanese Shipowners' Association*